LA QUESTION

DES

CHEMINS DE FER

PAR

FÉLIX NOUETTE-DELORME

PARIS

IMPRIMERIE SCHILLER, 10, FAUB. MONTMARTRE

—

1872



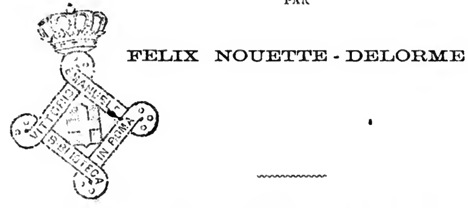
DE LA QUESTION

DES

CHEMINS DE FER

EN FRANCE

PAR



FELIX NOUETTE-DELORME

Note publiée à l'occasion de la demande d'une ligne concurrente
de CALAIS A MARSEILLE

PARIS

IMPRIMERIE SCHILLER, 10, FAUB. MONTMARTRE

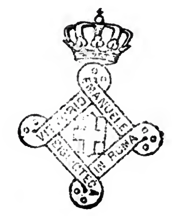
1872

DE LA QUESTION

DES

CHEMINS DE FER

EN FRANCE



Dans des temps troublés, comme ceux que nous traversons, le désordre ne menace pas seulement à la fois la place publique et les plus hautes régions politiques, il s'introduit dans tout l'organisme social. Les notions du vrai et du faux, du juste et de l'injuste s'oblitèrent; et pendant qu'en bas, l'assaut est donné aux droits et aux lois par ceux qui ont au moins l'excuse de l'ignorance ou celle de la souf-

france, en haut, la société demeure divisée contre elle-même, attaquée qu'elle est par certains hommes chez qui l'éducation et les lumières sont impuissantes à réfréner l'ambition et l'esprit de lucre.

Il est impossible de ne pas remarquer que les agressions contre la propriété collective, contre les grandes Sociétés et, finalement, contre le domaine public, ont commencé avec l'ère de perturbation dont nous ne sommes pas encore sortis. Exploitation des Omnibus dans Paris, éclairage de la Ville, concession et administration des Chemins de fer, il semble que tout cela soit à prendre d'assaut, que tout cela n'appartienne plus à personne et n'ait pas été largement et chèrement payé par les occupants.

Pourtant, lorsque nous disions, il y a deux ans, que *la fortune de l'Etat et celle des grandes Compagnies étaient menacées* (1), dans les départements de la Loire et du Rhône, par la prétention de doubler, au profit d'une nouvelle Compagnie, la ligne de Saint-Etienne qui est la propriété de l'Etat, nous avions le privilége de faire sourire à la fois M. de Persigny et M. Delahante, nos adversaires connus.

---

(1) Titre de notre brochure sur la question.

Ils nous disaient qu'il fallait avoir l'esprit bien mal fait pour donner tant d'importance à un si petit projet, qu'il s'agissait de pourvoir à un besoin tout local, tout spécial, à une situation unique dans le réseau français, et ils protestaient de leur respect pour les intérêts de l'Etat engagés dans les chemins de fer.

Il était réservé au survivant de nos contradicteurs de se donner à lui-même, à deux ans de distance, un démenti complet et de justifier toutes nos craintes. M. G. Delahante, en compagnie de M. Donon et de M. W. Gladstone, a déposé au ministère des travaux publics une demande en concession d'un chemin de fer de Calais à Marseille. Rendons cette justice à M. W. Gladstone, que, bien vite éclairé sur la nature de la démarche qu'il avait été amené à faire, sur la gravité d'une pareille tentative contre la fortune publique, il a brisé aujourd'hui les liens dans lesquels on avait eu l'habileté de l'enlacer.

Nous restons donc en présence des adversaires que nous avons dû combattre, lorsque, se couvrant du prétexte des chemins de fer d'intérêt local, ils cherchaient, en réalité, à ravir à l'Etat et à ses Compagnies fermières, la propriété et le service qu i



leur appartiennent. Nous restons surtout en présence de l'esprit de spéculation animé et excité par la richesse de la proie sur laquelle on a porté ses regards, ardent à la conquête d'un des plus beaux fleurons de la couronne financière du pays, d'un réseau créé par les Compagnies du Nord et de Lyon au prix de plus de trois milliards. Nous avons à lutter contre les maisons de banque fondées récemment un peu au hasard et cherchant, toutes à la fois, une matière à primes et à dividendes. Mais ce n'est pas tout, nous trouvons aussi en face de nous la classe innombrable qui paie les tarifs et des populations entières soulevées par l'espoir de jouir directement d'un de ces merveilleux instruments de civilisation qui font la fortune des pays qu'ils touchent. D'un autre côté, la presse politique et la presse frivole, presque tout entières enrôlées sous la bannière si séduisante de la libre concurrence, cherchent à surexciter l'opinion et dénaturent la question. Enfin, pour combler la mesure, en même temps qu'une crise prolongée a occasionné des souffrances pénibles quoique passagères, beaucoup d'hommes nouveaux sont venus aux affaires publiques qui n'ont pas encore eu le temps de les étudier ; la tradition et les principes sont en quelque sorte voilés.

Pourtant, sans crainte comme sans présomption, nous venons encore demander aujourd'hui à plaider la cause de l'intérêt général du pays et des Compagnies, ses mandataires, contre tant d'intérêts particuliers. Nous venons recommencer l'œuvre patiente et laborieuse que trois fois déjà nous avons dû accomplir. Nous venons parler au nom des principes contre les passions. Nous venons, au moment où la fortune de la France subit de si rudes assauts, essayer de la maintenir intacte et productive.

Sans doute, elle est respectable l'aspiration d'une localité vers un chemin de fer, mais nous demanderons de quelle façon on espère donner satisfaction à toutes les réclamations qui peuvent surgir en pareille matière. Qu'au lieu de 20,000 kilomètres de chemins de fer, la France en possède demain 40,000, qui donc osera nous assurer qu'il ne sera pas tout aussi facile qu'aujourd'hui d'émouvoir et d'entraîner les pays placés par la fortune et par la nature loin des rails et des gares, ou désireux de posséder deux ou trois lignes au lieu d'une ? Est-ce que les populations ne seront pas toujours disposées à demander des chemins de fer, quand ce ne serait qu'au nom de cette soif d'égalité qui nous tourmente et parfois nous consume ? Est-ce que partout où l'on

voudra prêcher le droit au chemin de fer, on ne trouvera pas des milliers et des millions de signatures, et des conseils généraux, municipaux et d'arrondissement pour les appuyer? Est ce que c'est vraiment là la question sérieuse?

Sans doute, il est naturel aussi le désir du commerçant et du voyageur de faire circuler à bas prix leurs produits et leurs personnes, mais si demain les tarifs actuels étaient diminués de moitié, qui donc prétendra que cette mesure comblerait tous les vœux, qu'on ne demanderait pas chaque jour encore de nouvelles réductions et qu'on s'arrêterait avant d'avoir obtenu la gratuité? Oui! la gratuité, c'est la seule limite possible aux réclamations; l'histoire des routes, des ponts et des canaux le prouve assez, et aussi cette diminution de huit cents pour cent dans le prix des transports, à laquelle la génération actuelle a assisté et dont elle a sitôt perdu la mémoire.

Sans doute encore la spéculation, ce grand levier de l'industrie moderne, a droit à toute notre sollicitude, et, pour notre part, nous savons apprécier sa puissance; mais la spéculation, pour jouer un rôle utile et honnête, demande à être appuyée sur des œuvres prudentes, fécondes, nouvelles, produc-

trices et non perturbatrices, sur un aménagement soigneux des capitaux du pays, et, avant tout, sur des créations qui ne soient pas des doubles emplois superflus, car, en un pareil sujet, l'inutile organise et prépare la ruine de l'utile.

En réalité, toute cette matière a été dominée, à l'origine, par la question de l'intérêt général de la nation, qui se résumait dans l'urgence de fonder en tout sens les grandes artères vitales du pays et de mettre ensuite chacun à même d'y accéder à son tour, mais sans pouvoir rêver d'asseoir la France entière au bord des grands courants de circulation. Or, l'intérêt général du pays était lié ici à un grand fait et à un grand principe.

Le grand fait c'est l'extrême cherté des chemins de fer. On ne peut amortir leur prix de revient qu'avec le produit des lignes, qu'avec la prospérité générale du pays et qu'avec le temps : ces trois éléments sont nécessaires pour nous conduire pas à pas, d'abord à l'exécution complète du réseau, ensuite à la réduction graduelle des tarifs. C'est là la loi que le monde entier subit.

Quant au grand principe, c'est le respect des contrats, le respect de la propriété nationale, le respect

de la jouissance temporaire déférée aux Compagnies pour prix de leurs travaux.

En deux mots, à tort ou à raison, le législateur a voulu qu'en France les chemins de fer, besoin public, devinssent l'objet d'un service public. Par des combinaisons, que nous expliquerons plus tard, le service public des chemins de fer a été délégué temporairement, mais il n'a pas perdu pour cela son caractère et, là, ainsi que dans les autres services publics, il s'est produit cette conséquence, qu'une somme quelconque de la liberté de chacun a été forcément sacrifiée au profit de l'utilité de tous. Quoi qu'il en soit, une fois le domaine public constitué dans cette branche spéciale, il n'est pas possible de l'envahir sans porter atteinte aux droits du pays entier. Ici, comme partout ailleurs, le domaine public est, d'après les principes de nos codes, imprescriptible et inaliénable.

Mais, heureusement, nous allons montrer que ce classement des chemins de fer dans le domaine public ne nuit, en réalité, à personne, que les intérêts particuliers eux-mêmes n'ont pas été sacrifiés et que le régime qui a été adopté favorise, à la fois, la fortune de tous.

En résumé, nous établirons que le projet d'un chemin de fer de plus, de Calais à Marseille doit être repoussé :

1° Parce que les chemins de fer français, dans leur état actuel et dans les contrées qu'ils ont été chargés de desservir, sont à la hauteur de tous les besoins en dehors d'un cas de force majeure comme celui auquel nous venons d'assister;

2° Parce qu'ils pourront toujours se maintenir dans cette situation par l'extension de leur matériel et l'achèvement de leurs doubles lignes;

3° Parce que leurs tarifs sont au nombre des plus modérés de l'Europe;

4° Parce que la concurrence, en cette matière toute spéciale, ne peut offrir aucun avantage au public;

5° Parce que l'engagement de diminuer les tarifs est une promesse sans valeur et sans aucune sanction possible;

6° Parce que le lien de droit, qui unit l'Etat aux

Compagnies, ne lui permet pas d'accorder une concession comme celle qui est aujourd'hui demandée ;

7° Parce que l'intérêt particulier de l'Etat serait gravement lésé par cette concession.

I

Les Chemins de fer et le trafic passé et présent.

La première allégation de ceux qui parlent de concurrencer nos grands chemins de fer, est l'insuffisance de ces instruments de circulation. Aussi se sont-ils promptement emparés de la crise des transports de 1871, bien convaincus que s'ils tardaient trop, leur principal argument disparaîtrait avec le mal lui-même. Dans cette prévision, ils disent tout d'abord: « L'encombrement auquel nous venons d'assister n'est pas sans précédents, il s'est produit souvent dans le Midi, lors des importations de céréales, et chaque année, dans le Nord, lors des approvisionnements de combustible. »

Nous demanderons quelle est l'industrie, privilégiée ou non, où ne se rencontrent pas certains engorgements passagers. Nous demanderons si l'on

ne voit pas tour à tour, dans le commerce, pénurie ou extrême abondance d'argent, de fer, de bois, de houille, de soie, de toile? Comment lutte-t-on contre la crise dans ces circonstances? Par deux remèdes, l'un moral, l'autre matériel. Moralement on sent qu'on est en présence d'un fait auquel il faut se soumettre ; on comprend que les accusations, les récriminations seraient chose puérile et inutile, et on attend. Matériellement, ceux qui ne peuvent pas attendre, produisent de suite un résultat forcé, à savoir la hausse des prix. Devant cette hausse, la consommation se ralentit, chacun se restreint, et cette conduite accélère le retour à l'état normal.

Avant la construction des chemins de fer, l'industrie des transports n'échappait pas à cette loi générale, et elle la subissait d'autant plus lourdement que, par sa nature, elle a été de tout temps et en tout pays concentrée dans un très petit nombre de mains. Alors, on voyait ces variations insensées qui allaient jusqu'au transport gratuit, quand il s'agissait de tuer une entreprise rivale, et qui se relevaient aux prix extrêmes aussitôt qu'elle avait succombé. Nous nous rappelons même que la gratuité ne fut pas toujours la limite dernière, et que, sur la Saône, une Compagnie de bateaux à vapeur alla jusqu'à offrir à boire à ses passagers. Ces luttes ridicules cessaient comme par enchantement, le jour où se produisaient des besoins sérieux. C'est ainsi que, dans la grande disette de 1847, on put voir les frets décuplés sur le Rhône. Et, sans chercher si loin des exemples, il faut se rappeler qu'il y a quelques

mois le fret a doublé et triplé sur nos canaux et rivières, ce qui n'a pas peu contribué à augmenter les embarras de nos chemins de fer.

Ceux-ci sont placés, par la législation, par leur association avec l'Etat et surtout par les idées du public, dans une sphère à part. Vienne une crise, et personne ne veut se donner la peine d'examiner les causes et l'origine de l'embarras. L'assistance morale de l'industrie manque donc aux Compagnies, mais il leur manque surtout le frein des crises, la conséquence de la demande anormale, l'élévation des prix. Se considérant comme chargées d'un service public, les Compagnies maintiennent les prix anciens, et le public continue à ne pas se presser, à ne pas se gêner, c'est-à-dire que les négociants qui pourraient attendre n'attendent pas, que les transports peu nécessaires font concurrence aux transports pressés. La soupape de sûreté manque tout à fait ici, et l'on ne se rend même pas compte de l'allégement qu'elle apporterait si elle pouvait être appliquée. Ainsi, le grand bienfait de la fixité des prix, que nous devons aux Compagnies de chemins de fer, tourne précisément contre elles.

Malgré les inconvénients inhérents à ce principe tutélaire, on ne peut pas, avant l'époque actuelle, signaler des embarras qui vaillent le nom de crise, et les Compagnies se sont généralement tenues dans les limites de temps qui leur sont assignées pour les livraisons. La raison de cette singulière facilité à se plier aux besoins les plus étendus, a été

dans l'activité avec laquelle les Compagnies, tranquilles dans leur domaine, ont généralement précédé les développements du trafic par des ouvertures de lignes nouvelles qui le répartissaient mieux, et par des commandes de matériel. A l'égard du premier point, le doute n'est pas même permis, car là où l'on voit toutes les lignes ouvertes depuis sept ou huit ans rester improductives sans la moindre exception, il est bien permis de dire que la création a précédé les besoins urgents. Le chemin de fer qui rapporte 1 à 2 0/0 du capital dépensé, et quelquefois même rien du tout, ne peut pas, de bonne foi, être considéré comme un chemin construit et ouvert trop tard. Sur le second point, — le matériel, — il faut bien tenir compte de cette situation que, tout en étant en avance sur les transports réguliers, normaux, les chemins de fer ont pu se trouver parfois au-dessous des demandes de quelques semaines par an. Nous voudrions bien savoir quelles sont, en dehors même des crises accidentelles, les industries susceptibles d'échapper à ces coups de feu, en quelque sorte périodiques, qui proviennent de l'habitude du public de s'approvisionner tardivement. Est-ce qu'aux renouvellements de saisons toutes les fabriques de tissus ne font pas attendre les consommateurs ? Est-ce qu'il existe une seule usine ou maison de commerce qui organise ses frais d'après les besoins exceptionnels de quelques jours de l'année ? Il en est de même des monopoles. On ne se révolte pas contre l'Administration des postes, lorsqu'au jour de l'an, les distributions de lettres subissent, pendant une semaine, des retards réguliers. On ne trouve pas

étonnant que la Compagnie des omnibus refuse beaucoup de monde les jours de fête, on ne lui demande pas de régler son matériel sur le public du dimanche, ce qui l'amènerait à en rendre les trois quarts inutiles le reste du temps et, par conséquent, à augmenter ses prix. Si l'Administration des tabacs manque de tels ou tels cigares, elle vous prie d'attendre ou d'en fumer d'autres. En un mot, tous les commerces libres, comme tous les monopoles, ne sont organisés que pour suffire aux besoins ordinaires les plus larges, sans prétendre se placer à la hauteur des exceptions, même prévues et régulières.

Il était réservé à l'industrie des transports par voie ferrée d'assumer cette tâche en France et d'y réussir à quelques rares exceptions près. Elle fait circuler de nombreuses voitures vides pour ne refuser de place à personne ; elle multiplie les trains de marchandises pour accepter tout ce qu'on lui présente. Enfin, seule, absolument seule, on ne saurait trop le remarquer, elle a accepté de placer ses engagements sous la sanction de la loi ; elle s'est engagée à indemniser ceux qu'elle n'a pu satisfaire immédiatement. Or, il est clair que ce n'est pas chose facile, car les cahiers de charges ont réservé au commerce la faculté de laisser ses marchandises en gare gratuitement pendant trois jours et, ensuite, moyennant un droit de 20 cent. par tonne. Tous ceux qui n'ont pas de magasins se servent des wagons et gares à cette intention, et, sans en sortir, les marchandises changent souvent de propriétaires. Exécuter ces prescriptions

de la loi constitue donc pour les Compagnies une tâche très délicate.

Tout cela est à peu près reconnu, parce que tout cela est incontestable ; mais les adversaires des Compagnies, insistant très peu sur l'insuffisance normale des Chemins de fer, s'appuient spécialement sur la crise de 1871 et professent hardiment la théorie suivante. D'après eux, les Chemins de fer sont en dehors du droit commun, et ils ne peuvent pas bénéficier de la force majeure ; ils ne peuvent pas même l'invoquer comme excuse; ils doivent être organisés pour triompher de tout ce que l'imagination peut rêver de complications. Dans l'espèce, ils auraient dû avoir assez de moyens d'action pour suffire au transport de l'armée et du matériel sur le Rhin, à la retraite en désordre des forces militaires et de toute la richesse que les provinces envahies voulaient placer à l'abri de l'ennemi. Ils auraient dû faire face encore à ces grands mouvements stratégiques des masses indisciplinées, levées par M. Gambetta ; puis, au ravitaillement de Paris ; puis, à ces vastes migrations de personnes, opérées en sens opposés à des intervalles si rapprochés ; fuite générale et simultanée vers l'Ouest et le Midi dans le mois de septembre 1870; retour sur Paris en février 1871 ; nouvelle fuite en avril ; nouvelle rentrée en juin et juillet. Ce n'est pas tout ; au lendemain même de ces nécessités impérieuses, les Compagnies devaient, d'après leurs adversaires, être prêtes en un clin d'œil au transport immédiat, sur toutes les lignes rompues et désagrégées, d'une année entière de produits

naturels et industriels agglomérés, produits qu'il eût fallu enlever en un mois ou six semaines, en un mois surtout, afin de permettre à chaque commerçant de profiter de l'énorme surélévation des prix. Les Compagnies ne devaient pas même être retardées dans cette tâche, par la nécessité d'alimenter des départements affamés par suite de deux mauvaises récoltes, et d'aller chercher à l'étranger la masse d'objets fabriqués dont la France manquait, contre son habitude.

Nous le disons hautement, parce qu'il est trop fort, à la fin, qu'on oublie en un an tant de services rendus : Toute la première partie de cette tâche si lourde et si dure, a été admirablement remplie. Il y a eu là des efforts colossaux dus à l'énergie et à l'habileté concordantes des cinq grandes Compagnies ; elles ont fait le possible et l'impossible, et les généraux en chef en ont rendu témoignage. Les dommages entraînés par ces efforts, pèseront longtemps sur le matériel et la fortune des Compagnies ; elles ont payé leur dette, et ceux qui ont vu ces centaines de trains accumulés, se frayant un passage à travers les neiges, et tout un personnel humble et ignoré voué à ce service, qui n'admettait de repos ni de jour ni de nuit ; ceux-là peuvent apprécier et les dévouements et les sacrifices. A l'heure actuelle, en mars, les céréales baissent dans la France entière, et leur transport, assuré partout, maintient les prix de 26 fr. l'hectolitre, pendant qu'en 1847 cette concurrence, qu'on nous vante tant, laissait coter les prix de 48 fr., avec un déficit beaucoup moins grand.

Reste la deuxième partie de l'effort qui s'est imposé à partir du 1er juillet, c'est-à-dire le réapprovisionnement général d'une consommation et d'une industrie manquant de tout (1). Les moyens d'action plus puissants, moins dispersés, auraient raccourci la crise, que l'Allemagne et la Belgique ont subie au même degré, mais nulle puissance au monde ne pouvait l'empêcher de naître, car, dans aucune voie, il n'est donné à l'homme de réparer complétement les jours perdus. La prétention contraire, nous le disons hardiment, ne peut être soutenue ni bien sérieusement, ni de bonne foi. En effet, il est impossible de citer une industrie qui ait échappé à la conséquence brutale et fatale des faits que nous venons de rappeler. Est-ce que le prix des vivres, parti en avril 1871 de cent pour cent d'augmentation, n'est pas encore aujourd'hui supérieur de 10 0/0 à ce qu'il était avant la guerre? Est-ce que presque toutes les marchandises ne coûtent pas encore beaucoup plus cher? Est-ce que les ouvriers n'ont pas manqué à la fois partout? Est-ce que, par suite, chacun n'a pas dû attendre, des semaines et des mois, les objets dont il avait absolument besoin? On s'indigne qu'il ait fallu une loi spéciale pour suppléer à l'insuffisance momentanée des moyens de trans-

---

(1) Les tableaux de douane nous montrent que, sur l'importation seule des grains et farines, il y a eu, en 1871, une augmentation de 335 millions sur 1870, qui était déjà une année d'importation. En même temps, il a fallu importer pour 106 millions de bestiaux, et les entrées de tissus ont été d'un tiers en sus des périodes normales.

ports. Nous chercherions en vain une forme quelconque de la propriété, une forme d'engagements qui n'ait pas été aussi l'objet d'une loi spéciale. Les commerçants qui réclament pour quelques semaines de retard, oublient qu'on a fait cinq ou six lois pour leur permettre de ne payer aucun billet pendant un an, et pour les relever d'une partie de leurs engagements relativement aux loyers.

Tout l'ordre matériel, moral et légal de la France a été bouleversé, et l'on voudrait que, par je ne sais quel miracle, les chemins de fer, voués fatalement à un service plus élevé, à la défense du pays, fussent seuls exemptés des tempéraments nécessaires. Et pourquoi? Parce que ce sont des monopoles. Voyons donc ce que les autres monopoles sont devenus dans la tourmente. A côté des monopoles exercés directement par l'Etat, il est un autre grand monopole délégué, celui de l'émission des billets de banque. De même que pour 80 ans environ, l'Etat a délégué aux Compagnies le droit de percevoir le prix des transports sur les voies ferrées; de même, il a délégué à la Banque de France le droit d'émettre des billets payables à vue et au porteur. Il y a même cette différence entre le monopole de la Banque et celui des Compagnies de chemins de fer, que le monopole de la Banque est absolu. Nul en dehors d'elle ne peut fabriquer de papier-monnaie. Au contraire, chacun est libre de faire transporter ses marchandises par terre ou par eau. A ce privilége de la Banque est attachée l'obligation de rembourser en numéraire, à présentation. Qu'est devenu

cet engagement dans la grande crise qui a noyé tant de choses? Dès le début de la guerre, et avant tout prélèvement de l'Etat sur la Banque, remarquons bien ceci : il a fallu l'exonérer du remboursement de ses billets, c'est-à-dire du seul fait qui rend son privilége explicable.

Le billet de banque, instrument forcé de circulation, ne peut plus procurer les services que les porteurs ont le droit d'en attendre. Par le fait de cet incident, le crédit s'est resserré, et l'escompte, qui a été fixé pendant dix-huit mois à 6 0/0, reste encore à 5 0/0, alors qu'il est à 3 0/0 dans tous les pays voisins. Ainsi, du fait que la Banque n'a pu remplir ses engagements, tout commerçant français se trouve imposé de 2 0/0, en même temps que les porteurs sont, vis-à-vis de l'étranger, placés dans une mauvaise situation, avec une monnaie sans fixité possible.

Un autre monopole délégué à Paris, c'est l'éclairage au gaz. A-t-on fait par hasard un crime à la Compagnie du gaz de n'avoir pas amassé assez de charbons pour toute la durée du siége? On s'est passé de lumière, et voilà tout.

Nous ne parlerons pas longuement des monopoles exercés directement par l'Etat, mais tout le monde sait qu'ils sont restés insuffisants vis-à-vis des consommateurs. La télégraphie, absorbée par les services de la défense, a fini, après six mois d'un service irrégulier, par être interdite au public. Les lettres,

soumises à des retards sans nombre, à de longs détours, n'ont pas pu, bien souvent, arriver à destination. Les poudres ont cessé d'être livrées aux particuliers.

Ainsi, industrie de monopole ou de liberté, tout a été bouleversé, tout a passé, tôt ou tard, par une crise formidable, et il y a encore ceci de remarquable, c'est qu'en même temps que toutes les autres industries exploitaient la situation de l'Etat et lui faisaient payer leurs services deux ou trois fois plus cher qu'à l'ordinaire, l'industrie des transports faisait mouvoir l'armée au quart du tarif et procurait ainsi à l'Etat une économie de cent millions. Le commerce, de son côté, après des souffrances passagères, va retrouver les transports à leur prix normal, et c'est probablement le seul service ou produit qui n'aura pas considérablement renchéri. Du reste, les efforts les plus énergiques ont été faits pour diminuer le mal, et il est aujourd'hui prouvé que les transports, dans les derniers mois de 1871, ont dépassé de 30 0/0 ceux d'une période normale. Or, l'augmentation annuelle ordinaire n'est que de 3 0/0. On voit si les chemins de fer se prêtent à un effort subit et puissant.

En résumé, il n'y a pas plus de justice à prétendre que les chemins de fer seuls doivent être exclus du bénéfice de la force majeure, qu'il n'y en aurait à contester qu'ils sont, en fait, la seule industrie qui consente, en temps normal, à répondre à toutes les demandes, si nombreuses qu'elles soient, à prendre

envers le public des engagements permanents pour la date de livraison des marchandises. Ces deux engagements, placés sous la protection des tribunaux, sont une réponse péremptoire à l'accusation d'insuffisance.

Nous ne voulons pas terminer ce chapitre sans faire remarquer combien peu on étudie sérieusement chez nous ce qui se passe à l'étranger.

Les auteurs du projet de chemin de fer de Calais à Marseille ne craignent pas d'invoquer l'exemple des chemins anglais, et de nous les proposer comme modèles. On peut et on doit leur répondre d'abord que, dans des circonstances comme celles que nous avons traversées, les chemins anglais auraient été tout aussi empêchés que les nôtres. Mais ce n'est pas tout, et nos adversaires paraissent ne pas savoir que, si par hasard les encombrements temporaires sont moins possibles sur les lignes anglaises que sur les nôtres, ce que nous ignorons, cela tient à l'existence d'inconvénients permanents, que nous avons le bonheur d'éviter.

Et d'abord les Compagnies anglaises ne laissent pas les marchandises en station dans les gares ; elles les conduisent aux docks si elles ne sont pas réclamées de suite.

En second lieu, un grand nombre de Compagnies anglaises ne sont pas forcées de fournir du matériel au public, d'où il résulte que, dans les moments

pressés, le public, cherchant en vain ce matériel auprès des fournisseurs spéciaux, n'a aucune raison d'assiéger les gares.

En troisième lieu, les Compagnies anglaises, pas plus du reste que les Compagnies allemandes, ne sont enfermées dans des délais fixes de livraison; le temps du transport est subordonné expressément aux circonstances. En Allemagne, il est aussi d'usage de refuser les colis qu'on ne peut transporter de suite.

En quatrième lieu, les Compagnies anglaises appliquent sans hésitation aux périodes actives l'augmentation immédiate des tarifs, et l'administration publique n'a rien à y voir.

Que dirait le commerce français si nos Compagnies écartaient, réglaient et canalisaient les transports par ces divers procédés, et surtout au moyen du quatrième?

II

Les Compagnies et le trafic de l'avenir.

Rentrées, après des circonstances complétement exceptionnelles, dans leurs délais réguliers d'expédition, les Compagnies y seront inexpugnables, cela est certain. Mais on nous répond qu'elles ne pourront pas y rester ; qu'un jour ou l'autre le trafic les débordera encore et, qu'en tout cas, c'est là un fait qu'il faut prévoir pour ne pas être pris au dépourvu. Dans ces termes, la question se réduit à examiner impartialement si les Compagnies ont véritablement dans les mains tout ce qui leur est nécessaire pour lutter, non pas contre des événements comme ceux que nous avons vus récemment, mais contre des crues subites du trafic. Nous répondons hardiment que nous en sommes certains, mais il faut expliquer ici pourquoi. Avant tout, c'est dans l'accroissement constant du matériel que les Compagnies peuvent chercher et trouver leurs plus grands moyens d'ac-

tion. Ces moyens, nous ne craignons pas de le dire, ont une puissance presque illimitée ; mais, comme ils ne font pas l'affaire des concurrents, ils sont attaqués formellement par des arguments que nous allons discuter. Le premier consiste à prétendre que l'extension du matériel doit nécessairement amener l'engorgement des voies.

Reportons-nous à vingt-cinq ans en arrière, au temps où les grandes chaussées pavées, tracées par Louis XIV, livraient passage aux voitures de roulage qui, semblables à des tortues, cheminaient pas à pas en s'arrêtant chaque soir. C'était là évidemment un mode de transport lent et encombrant au suprême degré ; une tonne ou deux de marchandises, avec l'attelage, occupaient 20 mètres de route. Est-ce qu'alors il est venu à la pensée, quand le trafic pressait, quand il était mal desservi, d'en accuser la route royale, de supposer que s'il y en avait une seconde tout irait pour le mieux ? Non, on ne pensait qu'aux véhicules, on augmentait les moyens de transport, et tout était dit. On a raisonné de même quand il s'est agi de la navigation naturelle et artificielle ; on n'a pas pensé *à priori* que les canaux une fois ouverts pourraient jamais manquer aux bateaux, mais bien les bateaux aux canaux.

Pour avoir centuplé, le trafic n'est pas aujourd'hui dans une autre situation ; quand il y a encombrement, ce ne sont pas les rails qui font défaut aux machines et wagons, mais les machines et wagons qui manquent aux rails. La rapidité extrême, avec

laquelle s'effectuent les trajets, place même les chemins de fer en situation bien meilleure que ne peuvent l'être les routes et canaux. La puissance de transport d'un chemin de fer est loin d'avoir été utilisée entièrement, même sur les lignes les plus fréquentées. Si on voulait en exprimer la donnée complète, on dirait que 100 trains par jour sont possibles dans chaque sens ; ce qui, à 300 tonnes par train, — chiffre modéré sur les lignes à grandes courbes et à faibles pentes, — donne 60,000 tonnes par jour, soit, au simple prix de fr. 05 c., une recette kilométrique de 3,000 fr., ou 1,095,000 fr. par an, a compter seulement les marchandises. En ne calculant même que sur la moitié, soit sur un train par demi-heure, on aurait une recette supérieure à 500,000 francs par kilomètre. Or, nous verrons plus tard que le trafic de Paris à Marseille ne donne pas encore 150,000 fr. par kilomètre en moyenne. Remarquons ici que les trafics extrêmes dont nous venons de parler ne sont nullement des utopies irréalisables. Le chemin de Ceinture de Paris a 6 trains à l'heure et pourrait en avoir 12. A Londres, le Metropolitan Rail-way a des trains toutes les trois minutes; il perçoit 700,000 fr. par kilomètre. A Chantilly, le jour des courses, 12 trains consécutifs partent dans le même sens en 55 minutes.

A Marseille, qu'on se plaît à représenter comme le théâtre d'une exploitation difficile, le mouvement le plus considérable est de 5,000 tonnes par jour, arrivages et départs compris ; c'est l'affaire de 8 à 12 trains, dans chaque sens, suivant la nature des mar-

chandises, et les trains de voyageurs ne font guère que doubler ce nombre. Dans la crise, on a été jusqu'à 30 trains de marchandises, pas au delà, parce qu'on était arrêté par le manque de matériel. On voit quelle marge il restait pour arriver seulement aux chiffres du chemin de fer de Ceinture.

On fait beaucoup d'effet sur un certain public avec ces mots d'insuffisance des lignes, mais par le simple spectacle de la grande gare de l'Ouest, rive droite, où 150,000 voyageurs passent les dimanches d'été, dans des trains espacés de quelques minutes, sans préjudice des trains de marchandises, on peut se rendre compte de l'élasticité considérable des chemins de fer, du moment où les véhicules n'y manquent pas. Or, ils n'avaient pas réellement manqué jusqu'ici dans les deux Compagnies dont nous nous occupons surtout, et leur moyenne est précisément celle de l'Angleterre et de la Belgique, 11 à 12 wagons par kilomètre. Cette accumulation vraiment considérable des trains dans la gare de Saint-Lazare, accumulation qui n'a pas encore produit d'inconvénients sensibles ni d'accidents plus fréquents qu'ailleurs, n'est sans doute pas une raison de restreindre, outre mesure, les points de départ et d'arrivée, mais elle est un argument, et un argument sans réplique, sur la possibilité d'augmenter, sans inconvénient, le trafic des grandes lignes dans des proportions qui sont loin d'être atteintes aujourd'hui.

Une fois qu'on possède assez de véhicules, toute la difficulté pour opérer un trafic considérable consiste

dans le dégagement des deux extrémités d'une ligne, et spécialement de la gare d'arrivée, car au point de départ, l'ordre est plus facile à établir. Cette tâche a été facilitée à Paris par la création du chemin de fer de Ceinture. Elle le sera prochainement encore, par suite de l'exécution du chemin de fer de grande circonvallation qui aura pour but de laisser arriver moins près de la capitale les marchandises destinées à passer au delà. En restreignant l'entrée des gares de Paris aux produits destinés à la consommation locale, on arriverait, si cela était nécessaire, à un service régulier et très accéléré, même pour le trafic quasi impossible que nous avons fait entrevoir.

Il ne faut pas croire, d'ailleurs, que l'aménagement central du trafic, dans les limites du possible, ne doive être envisagé qu'au point de vue de la possibilité, de la praticabilité. Il peut et il doit être érigé en axiôme comme moyen d'accroître l'économie, et, par conséquent, le bon marché des transports. Cette vérité est reconnue dans tous les pays, surtout dans ceux où l'on n'a pas su s'y prendre à temps pour opérer la concentration.

Voici ce que nous lisons dans le rapport fait en Belgique, il y a quelques années, par M. Jamar, ministre des travaux publics, rapport dont nous aurons à invoquer ailleurs l'autorité :

« *Accumuler sur des lignes uniques la plus grande*
» *somme de trafic possible, choisir à cet effet les che-*
» *mins dont le profil est le plus favorable à l'utilisation*

» *de la puissance des machines ; réduire sur toutes les*
» *autres lignes le service des trains à ce qui est néces-*
» *saire au trafic local, c'est là, incontestablement, le*
» *programme de l'exploitation la plus fructueuse.* »

On voit que dans une contrée de gros transports, au milieu de la population la plus dense de l'Europe, sur une terre plantureuse où les simples villages ont 15 et 20,000 habitants, où une capitale de 400,000 âmes est placée auprès d'un des ports les plus commerçants du monde, M. Jamar ne songe même pas à se prémunir contre des encombrements qu'il considère évidemment comme faciles à éviter. Il ne pense qu'à une chose, à la concentration du trafic qui entraîne la concentration du personnel, du matériel toujours disponibles pour les ingénieurs. C'est ici comme à la guerre, où, pour combattre, il faut avoir tous ses moyens d'action sous la main et où des forces moindres, mais bien placées, rendent plus de services que des forces plus puissantes et disséminées sur un vaste territoire. La formation des trains, le groupement des marchandises de même nature, l'utilisation complète de la capacité des wagons et de la force motrice des machines, l'art de les mobiliser promptement, tout cela s'améliore en raison directe de l'intensité même du trafic.

Il y a peu de temps encore, au mois de janvier dernier, la Belgique a eu sa discussion sur la crise des transports, et là, comme dans tous les débats parlementaires, les reproches fondés ou non, les remèdes sérieux ou non ont été formulés pêle-mêle. On

a parlé tour à tour de l'insuffisance des gares, de celle des wagons, de leur trop long séjour à l'étranger ; on a insisté sur l'utilité de mieux organiser les services de nuit, de régler les vitesses inégales des trains qui se suivent et s'entravent, de forcer les gros transporteurs à fournir leurs wagons ; mais, ce qui est bien remarquable, c'est qu'en trois jours de discussion, il ne s'est pas élevé une seule voix pour réclamer et préconiser la construction de nouvelles lignes dans le sens déjà desservi.

Ainsi loin d'être, en général, un inconvénient, la réunion de tous les moyens d'exploitation est au contraire, un principe, un but auquel il faut tendre. Mais en admettant que les limites prudentes soient bornées à des chiffres plus bas que ceux que nous indiquons et que nous relevons pour le chemin de fer de Ceinture, en admettant, si l'on veut, que les Compagnies du Nord et de Lyon doivent être en avance sur les augmentations possibles et impossibles du trafic, nous allons montrer qu'elles sont encore à la hauteur de leur rôle, et qu'à côté de ce remède par excellence des encombrements, l'accroissement constant du matériel, la prudence de l'Etat a aussi prévu et institué, la grande précaution demandée aujourd'hui avec tant d'insistance, les parallèles, les doubles lignes.

Il est vraiment curieux qu'en venant réclamer aujourd'hui la création d'un *second* chemin de fer de Calais à Marseille, on n'ait pas la bonne foi de lui donner son véritable numéro d'ordre. Si nous lut-

tions contre la chimère d'une ligne purement directe, tirant de Calais sur Marseille sans s'occuper des grands centres, nous comprendrions encore la prétention de venir au second rang; mais contre une ligne touchant Paris, Lyon, et probablement bien d'autres villes déjà desservies par les Compagnies actuelles, il est permis de s'étonner de l'audace de l'affirmation.

En prenant la carte, on constate d'abord que, de Calais sur Paris, deux lignes sont ouvertes, l'une par Abbeville, l'autre par Lille, Douai, Arras. Comme il s'agit ici d'un trafic relativement restreint, la ligne concurrente viendrait en troisième, croisant partout les nombreux chemins de fer qui sillonnent cette contrée. Il faut bien remarquer que Calais n'est pas, comme Marseille, un centre générateur de trafic, donnant naissance à une mine de produits capables d'aller bien loin sans se diviser, une tête exubérante et énorme qu'on puisse suspecter d'être en disproportion avec le tronc d'un chemin de fer unique. Le tableau des recettes de la section Calais-Boulogne, qui résume le trafic direct, nous indique un chiffre vraiment modeste, 25,000 fr. bruts par kilomètre, soit 10,400 fr. nets, ce qui constitue la Compagnie du Nord en perte considérable, car le chemin a coûté 511,000 fr. On propose donc ici d'aider, de suppléer une ligne pourvue d'un trafic insuffisant. Il faut alors absolument considérer le projet présenté comme ayant, d'une manière générale, pour but de participer à tout le trafic du nord de la France vers le sud. Or, dans cette voie, le

transit est complétement assuré par de nombreux rayons qui vont le puiser aux origines variées que lui assignent les ports de Saint-Valéry, Montreuil, Boulogne, Calais, Dunkerque, et les grands centres manufacturiers de Lille, Roubaix, Tourcoing et Valenciennes. La nature des choses indique ici que ce trafic coulant de cinq ou six artères ne peut s'élever à des chiffres importants que lorsqu'il arrive très près de Paris; car, jusque-là, il se ramifie dans des veines nombreuses. Or, toutes les précautions sont prises pour offrir des déviations prolongées. La région de l'Est peut se dégager par les deux lignes de Saint-Quentin et Soissons; puis, à droite et à gauche de la ligne de Creil à Amiens, des chemins de fer d'intérêt local tendent à combler les lacunes plutôt imaginaires que réelles, mais en tout cas à amener jusqu'à Creil une partie du trafic local. Depuis Creil jusqu'à Paris la voie est double. Elle sera triple quand la Compagnie du Nord aura exécuté le chemin de Saint-Denis à Amiens par Beaumont et Beauvais. Cette dernière ligne ne peut avoir d'utilité, ne peut produire qu'entre les mains de ceux qui tiennent à Amiens la clef d'un trafic puisé à tant de sources différentes.

Le trafic de Paris à Marseille affecte bien une complication à laquelle échappe le trafic du Nord vers Paris; le point de départ est, comme celui d'arrivée, un centre commercial de premier ordre, mais nous allons voir que, quoi qu'il arrive, tout est prévu pour un bon service. De tout temps et depuis les siècles les plus reculés, la communication entre Paris et

Lyon, ces deux métropoles, a eu lieu par deux voies, l'une, la plus importante, dite de la Bourgogne, l'autre dite du Bourbonnais; c'est encore aujourd'hui la situation. Entre ces deux voies une ligne se détache au-dessous de Joigny et va jusqu'au pied des montagnes du Beaujolais, d'où un chemin de fer départemental descend dans la vallée de la Saône. Cet embranchement constitue ainsi pour le trafic local une troisième ligne, qui ne se confond avec celle de la Bourgogne qu'à Mâcon. Enfin, par Orléans, Bourges et Saincaize, le trafic du Nord au Sud a pu être desservi très-utilement, très-efficacement dans certains cas spéciaux, tels que les guerres de Crimée et d'Italie. Ainsi, quatre voies sur les trois quarts du parcours Paris-Lyon; deux voies complètes d'un bout à l'autre, voilà l'état actuel des moyens de transport mis à la disposition du commerce. Mais c'est surtout aux deux voies complètes qu'il faut s'attacher, les deux autres étant spécialement destinées au trafic local ou aux relations entre l'Ouest et le Sud.

Les deux lignes directes de Lyon sont d'une longueur égale, d'une exécution également favorable au trafic. La ligne du Bourbonnais, achevée depuis deux ans seulement, n'oblige les trains de vitesse à un ralentissement que dans un passage de quelques kilomètres; elle se prête au plus grand trafic, et si elle n'en a pas encore été le théâtre, c'est que la nécessité ne s'en est pas fait sentir et que la ligne par la Bourgogne suffit amplement, à la condition d'être bien pourvue de matériel. En tout cas, l'instrument est là, prêt à servir en cas de besoin,

et la marge qu'il offre est immense, puisque, capable de desservir un trafic égal à celui de l'autre ligne, il ne produit encore que 44,000 fr. par kilomètre. Ainsi on se fait un argument du grand mouvement de la ligne de Bourgogne pour demander à la concurrencer et, dès demain, la Compagnie de Lyon pourrait diminuer ce mouvement de moitié, si elle n'en considérait le cantonnement comme un avantage précieux pour la facilité et le bon marché des transports.

Le transit entre Paris et Marseille est, de son côté, assuré depuis deux ans d'une manière directe, et indépendamment du passage par Lyon. Tel a été le but du prolongement de la ligne du Bourbonnais vers Alais et Nîmes. Cette ligne n'a pu, malgré le prix élevé qu'elle a coûté, être pourvue des mêmes facilités que les grandes voies dont nous venons de parler, et ce, en raison du tracé difficile qu'elle a dû suivre, mais elle n'en constitue pas moins un dégagement précieux.

En nous plaçant maintenant au point de vue spécial de Lyon, nous trouvons à côté de la grande ligne qui relie cette ville à Marseille par la vallée du Rhône les parallèles suivantes : à gauche, en descendant vers la Méditerranée, la Compagnie de Lyon a déjà exécuté le chemin direct de Grenoble, qui va se prolonger vers Gap, Aix et Marseille. Cette communication procurera une entrée à Marseille, indépendante du souterrain de la Nerthe. Si nous passons à droite, de l'autre côté du Rhône, nous rencontrons la ligne de Saint-Etienne, qui, par le Puy,

doit se relier bientôt à la ligne directe de Paris à Marseille par Brioude et Alais. Enfin, entre ces trois voies, dont la grande ligne par la rive gauche du Rhône forme le centre, on a déjà pensé à en jeter une quatrième, celle de la rive droite. Concédée sur une partie du tracé seulement, elle sera très vraisemblablement continuée dans des conditions de viabilité et de construction qui feront d'elle la seconde grande ligne de Lyon à Marseille, ligne qui aura, d'ailleurs, pour destination d'aller chercher à sa source le trafic du Gard et de l'Hérault pour l'exonérer du détour par Tarascon.

Résumons-nous : des départements du Nord, six lignes affluentes convergeant vers Paris et y arrivant par trois grandes voies destinées à s'accroître bientôt d'une quatrième ; de Paris vers le sud, quatre lignes jusqu'à la hauteur de Nevers, deux complètes à grandes courbes et à faibles pentes jusqu'à Lyon ; de Lyon à Marseille, un chemin de premier ordre dans le présent, un autre dans l'avenir, puis, sur les deux ailes, les chemins des Alpes et du Vivarais offrant leur concours éventuel ; enfin, pour compléter l'ensemble, Paris mis en communication directe avec Marseille par le centre de la France. Tel est en quelques coups de crayon le dessin présent ou très prochain du réseau français dans la direction du nord au sud ; tel est le vaste système de voies ferrées qu'on s'est plu, pour les besoins de la discussion, à appeler la ligne *unique* de la Manche à la Méditerranée ; tel est, nous ne craignons pas de le dire, le magnifique réseau qui, pour longtemps

encore, suffira aux besoins de la circulation, et ceci est déjà attesté par la modicité ou l'insuffisance des recettes kilométriques dans une notable partie du parcours.

Ceux donc qui prétendent demander aujourd'hui une seconde ligne du Nord à Marseille se trompent ou trompent, car ce qu'ils demanden , c'est une cinquième ligne directe du Nord à Paris, une cinquième ligne de Paris à la direction du sud jusqu'à la latitude de Nevers, une troisième ligne de Paris à Lyon, une cinquième ligne de Lyon à Marseille, et leur projet n'a pas même le mérite de doubler la ligne directe de Paris à Marseille.

III

Des tarifs français.

L'insuffisance prétendue des voies de communication n'est pas la seule arme de nos adversaires; ils croient en trouver une autre dans les prix perçus par les Compagnies pour les voyageurs comme pour les marchandises. Ils viennent dire que les tarifs sont trop onéreux, et qu'à ce point de vue les chemins de fer actuels sont infidèles à leur mission principale, qui est de diminuer les prix des transports. C'est là un langage au bout duquel il est difficile de ne pas rencontrer la popularité, car il est incontestable que ceux qui encaissent les intérêts des titres sont infiniment moins nombreux que ceux qui paient le prix des transports. Quant au propriétaire, quant à celui qui solde déjà les garanties d'intérêt, comme il s'appelle l'Etat, on ne s'en occupe même pas.

Voyons cependant la situation. Les prix pour les voyageurs n'ont pas directement diminué depuis l'établissement des chemins de fer, et nous en verrons plus tard les raisons nettes et péremptoires, mais des facilités considérables ont été accordées, qui constituent de sensibles atténuations au tarif légal. A la réduction considérable sur les prix anciennement perçus par les diligences ont succédé les billets d'abonnement, les billets d'aller et retour, les trains de plaisir, les réductions de tarifs, accordées spontanément à titres divers, les voyages circulaires, les prix de banlieue.

Les Compagnies peuvent prouver qu'au moyen de ces combinaisons, le prix moyen perçu par elles est inférieur à la taxe légale de la troisième classe, et que la différence en moins payée par les voyageurs, entre 1859 et 1870, représente 19,500,000 fr.

Pour les marchandises, le tarif légal permet des prix de 16 c., 14 c., 10 c., 08 c. par kilomètre, il n'impose le prix de 05 c. et 04 c. que pour la 4e classe, et au-dessus de 300 kilomètres. Cependant, le tarif perçu sur l'ensemble des marchandises, ne dépasse pas 06 cent. Les statistiques officielles nous apprennent que depuis douze ans la diminution a été de 01 c., et qu'il en est résulté pour le pays une économie de 70,000,000 fr.

Ces diminutions ont exercé une influence notable sur le fret par les canaux. Ainsi, en 1825, le fret de Mons à Paris était de 35 fr. la tonne. Dès l'ouver-

ture du chemin de fer, il est tombé à 20 fr., et il est aujourd'hui de 7 fr. en temps normal. Comparativement au roulage, le prix actuel des chemins de fer de 06 c. représente le dixième des tarifs anciens (1).

Aujourd'hui, l'impôt du nouveau dixième vient d'élever le prix des places pour les voyageurs; dans ces conditions, avec un impôt de 20 0/0, le prix des places est, par kilomètre :

Pour la première classe.	0.12.12
Pour la deuxième classe.	0.09.15
Pour la troisième classe.	0.06.71

Voici, maintenant, le prix de nos voisins :

En Angle erre, . . . — 0.09 — 00.55.

Dans la Confédération de l'Allemagne du Nord, 0.121 à 0.103 — 0.081 à 0.06 — 0.[illegible] à 0.046.

En Suisse, 0.104 — 0.0729 — 0.052.

En Belgique, 0.08 . . 6 — 00.04.

Or, en France, les Compagnies ne touchent réellement que 0.10 — 0.075 — 0.05.

---

(1) Les prix du roulage étaient, par kilomètre :

De Paris à Calais,	accéléré.....	47 c.,	ordinaire....	31 c.
De Paris à Lyon,	»	38 c.,	»	23 c.
De Paris à Marseille,	»	33 c.,	»	19 c.

Le tarif diminuait ainsi avec la distance. Mais les localités intermédiaires subissaient des prix exorbitants : Chalon payait 53 c.; Mâcon, 50 c.; Valence, 40 c.; Autun, placé sur la route a moins suivie, payait 62 c.

Dans presque tous les pays, le maximum possible, quoique non pratiqué, est plus élevé qu'en France. Ainsi, en Angleterre, 0.177 — 0.118 — 0.088. Les tarifs perçus en Angleterre peuvent donc augmenter beaucoup, tandis que portés chez nous à leur limite légale, ils sont invariables. Tout compensé, la moyenne pratiquée est en Angleterre de 0.076. En France, 0.06.71, avec l'impôt. Malgré la gratuité des bagages, portée à 60 kilogrammes et un peu plus de rapidité, le désavantage pour l'Angleterre est de 20 0/0 sur les voyageurs, en tenant compte, dans les deux pays, de toutes les facilités dont nous avons parlé plus haut.

On voit que, s'il y a une différence à notre préjudice partout ailleurs qu'en Angleterre, elle porte sur les deux dernières classes et tient en grande partie à notre impôt des deux dixièmes. Quant à la Belgique, il n'y es pas accordé de franchise pour les bagages, et les trains de vitesse, subissent une surélévation de 25 0/0. Enfin, en ce qui concerne l'Allemagne, on peut faire des observations analogues ; pas de rapidité, pas de gratuité pour les bagages, service de nuit restreint. On remarquera que nous avons passé sous silence les prix de la quatrième classe en Allemagne. Ils sont de 0,02 à 0,025, mais les voyageurs, entassés dans des tombereaux, sont toujours debout et le plus souvent à découvert. Il est impossible de contester que ce système serait impraticable en France où, après avoir accepté la réduction de tarif, on demanderait bientôt, pour les qua-

trièmes places, tout le confortable des classes supérieures (1).

En calculant le bénéfice net des Compagnies françaises à 60 0/0 des prix perçus, ce qui est beaucoup dire, on ne peut vraiment pas espérer une grande réduction des tarifs, puisque ces Compagnies se trouvent en présence d'un impôt qui leur enlève 20 0/0 de ces 60 0/0, soit un tiers. Il n'est pas hors de propos de rappeler ici que, par une dérogation unique à l'usage, cet énorme impôt est perçu sans frais pour le Trésor. Nombre de gens ignorent pourtant que dans ce qu'ils paient, un quantième quelconque est destiné à l'Etat. Aussi, les Compagnies auraient certainement un grand intérêt à faire afficher dans les gares la part qui revient au Trésor sur le montant de chaque parcours. De plus, la base de l'impôt est infiniment plus lourde pour les chemins de fer que pour toutes autres entreprises de transport. La loi du 2 juillet 1838 avait déclaré que l'impôt devait être perçu sur le transport et non sur la partie du tarif appelée péage, qui représente la part

(1) Nous n'avons pas voulu compliquer ce travail par l'étude de la réforme introduite en Belgique pour diminuer le prix des places en raison de la distance parcourue. Fondé sur une exagération évidente de l'influence que les réductions de tarifs exercent au point de vue du nombre des voyages, sur une assimilation peu raisonnée entre les personnes et les choses, ce système n'a guère réussi en Belgique, malgré le peu d'étendue du territoire, et il est si bien impraticable partout ailleurs, qu'il n'a été imité dans aucun pays.

affectée à la construction et à l'entretien des lignes. Mais, en 1855, cette équitable distinction a disparu.

La France retrouve tout son avantage dans la comparaison pour la moyenne relative aux marchandises, parce que celles-ci n'ont pas encore été soumises à l'impôt.

Pendant que nos Compagnies prélèvent environ 0,06 par tonne et par kilomètre, chiffre qui s'abaisse même à 0,05 pour le Nord et à 0,05 92 pour le Lyon, voici les prix moyens qu'on peut relever dans les rapports des Compagnies étrangères les plus importantes :

Union-Suisse......................	0.1200
Central-Suisse.....................	0.1068
Lombards (Italie)..................	0.0841
Lombards (Autriche)................	0.0765
Impératrice-Elisabeth..............	0.0780
Chemin de fer de l'Etat (Autriche)..	0.0819
Chemin de fer de la Hesse.........	0.0760
Chemins de fer Rhénans............	0.0737
Palatinat..........................	0.0723
Grand-Duché de Bade (1867).......	0.0778
Chemin de fer de l'Etat belge......	0.0686

Nous n'avons pas relevé le prix moyen de l'Angleterre, très difficile à établir à cause des variations incessantes qui suivent l'offre ou la demande. Ce-

pendant le *Board of Trade*, en 1868, a constaté une moyenne qui correspond à 0 fr. 089 (1).

On a certainement et facilement relevé des transports à prix plus réduits sur quelques lignes anglaises, mais ces prix s'appliquent à des tarifs particuliers, dont nous parlerons tout à l'heure.

Il résulte de ces rapprochements, que l'avantage moyen, en faveur des lignes françaises, est encore de plus de 20 0/0, et que le bas prix des tarifs marche à peu près en raison directe de l'importance des Compagnies et de la construction plus parfaite des lignes. Les prix extrêmes sont perçus dans le sens du bon marché en Belgique, pays plat et de grands transports, et, dans le sens de la cherté, en Suisse, pays accidenté et de très petit trafic. Il faut tenir compte aussi de ce fait, qu'en Allemagne les Compagnies limitent leur responsabilité à 1 fr. 50 c. par kilogramme, ce qui oblige souvent les négociants à faire assurer leurs marchandises.

Nous n'avons donc pas lieu de nous plaindre, et notre commerce doit en particulier se féliciter d'avoir échappé à un impôt direct sur les transports, alors que les voyageurs ont été si rudement atteints.

Les Compagnies avaient autrefois des *tarifs parti-*

---

(1) Il est des articles sur lesquels les différences sont énormes. Ainsi, sur les cotons, les tarifs anglais vont de 0,05 à 0,18, pendant que ceux des chemins de fer français vont de 0,05 à 0,09.

culiers, destinés à offrir des réductions de prix aux industriels qui opéraient des transports importants. On en a demandé la suppression au nom du principe de l'égalité. Les Compagnies ne faisaient pourtant ici que ce que font tous les industriels qui vendent moins cher cent mètres de drap qu'un seul mètre, mille kilos de fonte qu'un kilo, à cause de l'augmentation des frais généraux qu'entraînent les affaires de détail.

Sont venus les *tarifs d'abonnement*, qui respectaient l'égalité et dans lesquels on ne demandait aux commerçants que de s'engager à se servir du chemin de fer pour *toutes* leurs marchandises peu importantes ou très importantes. On a vu dans ces conventions l'intention d'annuler les voies navigables. On a encore supprimé les tarifs d'abonnement.

Restent aujourd'hui, comme facilités particulières, les *tarifs spéciaux* et les *tarifs de transit*.

Les *tarifs spéciaux* s'appliquent à des marchandises encombrantes et ont pour but de leur ouvrir des pays et des marchés lointains qu'elles ne pourraient aborder sans des réductions exceptionnelles. Les Compagnies y trouvent leur compte, parce que les frais généraux sont sensiblement inférieurs pour des transports éloignés (1). Du reste, ces tarifs ont précédé

---

(1) Réception, reconnaissance, vérification, pesage, enregistrement, chargement au départ et à l'arrivée, toutes ces opérations occasionnent exactement autant de frais pour le colis qui parcourt 0 kilomètres que pour celui qui va jusqu'à 500 kil.

les chemins de fer. Quoi qu'il en soit, on a obligé les Compagnies à les appliquer de telle façon que le public ne puisse jamais payer plus cher pour une moindre distance que pour la totalité du parcours.

Enfin, les *tarifs de transit*, très appliqués en Angleterre et en Belgique, n'ont pour but que d'attirer sur le territoire français des marchandises venant de l'étranger et destinées à l'étranger, marchandises qui, sans ces facilités, emprunteraient immédiatement les chemins de fer des pays voisins. Les Compagnies avaient considéré que c'était là de l'argent trouvé, un bénéfice prélevé complétement sur l'étranger. Les commerçants français ont fait observer qu'en portant au dehors les marchandises extérieures à des prix plus favorables que les marchandises françaises, on nuisait à l'exportation de celles-ci. La réponse est que les marchandises étrangères venant de beaucoup plus loin sont, quoi qu'on fasse, vis-à-vis des marchandises françaises, dans un état d'infériorité qui sauvegarde suffisamment les dernières. D'ailleurs, les tarifs de transit français n'ont été établis que pour concurrencer des prix déjà existants sur d'autres voies, chemins de fer ou services maritimes étrangers. De sorte, qu'en réalité, la situation des produits français, vis-à-vis des produits étrangers, est aujourd'hui la même qu'avant l'établissement des tarifs de transit français, et resterait encore inévitablement la même après leur suppression.

On n'a pas interdit formellement les *tarifs de*

transit, mais l'administration s'est réservée de les discuter et de les supprimer d'autorité si elle le jugeait convenable.

Par ces quatre systèmes, les Compagnies, en excitant, en fomentant le trafic, rendaient d'abord service à la production et à la consommation, mais en cherchant à accroître leurs recettes, elle travaillaient aussi, en définitive, à la réduction des tarifs. Cette grande œuvre, dans laquelle on a déjà trouvé une amélioration de 90 millions, est ardue et difficile; les statistiques, que nous avons résumées plus haut, en sont bien la preuve.

M. de Talhouët, alors qu'il était ministre des travaux publics, disait un jour à ce sujet :

« Les Compagnies de chemins de fer sont obligées » avant de fixer leurs tarifs, de tenir compte de » l'amortissement de leur capital, de l'entretien et » des grosses réparations, des impôts qu'elles paient » à l'Etat et que j'évalue à 110 millions; elles ont » enfin les frais de traction et leurs frais généraux. » Les canaux, au contraire, sont presque tous la » propriété de l'Etat. On ne leur demande rien pour » l'amortissement du capital, ni pour les charges qui » grèvent les chemins de fer vis-à-vis du Trésor...

» Si les chemins de fer étaient dispensés de l'a- » mortissement de leur capital, des impôts qu'ils » paient à l'Etat et de leurs frais d'entretien, on » évalue qu'il en résulterait pour eux une économie » de 550 millions par an. »

Dans ces données, le minimum de l'abaissement des tarifs que les Compagnies pourraient réaliser, serait certainement de 50 0[0. Voilà, ce nous semble, des chiffres qui réduisent à néant bien des utopies et des déclamations. Comme il n'est au pouvoir de personne de faire des chemins pour rien, de supprimer les impôts et les réparations, l'abaissement des tarifs ne peut puiser ses ressources, sa subvention, que dans une seule veine : dans l'augmentation du trafic, et par conséquent des bénéfices. Mais l'augmentation du trafic, à son tour doit, avant tout, être cherchée aux gîtes inexplorés, dans les régions déshéritées, dans les pays non desservis. Donc, tout en faisant marcher ensemble les deux progrès, l'extension du réseau et l'abaissement des tarifs, le principal souci doit être pour le premier. Le dernier d'ailleurs rencontre encore devant lui une difficulté spéciale, à savoir : l'augmentation perpétuelle de la main-d'œuvre et de tous les services, augmentation qui est de près de 1 0[0 par an. En n'élevant pas leurs prix quand tout augmente, les chemins de fer les diminuent en réalité. Si les choses allaient toujours de ce train, on se demande même comment les Compagnies pourraient résister à la progression générale.

Donc, en thèse générale, les Compagnies françaises renoncent parfois à tout bénéfice pour créer certains trafics. Mais elles ne peuvent aller au delà, et entrer dans la voie des pertes. Elles sont bien éloignées de jouir de toute la latitude de tarifs accordée aux Compagnies étrangères. De plus, elles ne possèdent

pas, comme en Angleterre, leurs chemins à perpétuité; elles ont une main-d'œuvre relativement chère, elles n'ont pas eu, comme en Belgique, l'avantage de construire leurs lignes sur un sol plat et sans accidents, et cependant il n'est pas de pays où les tarifs soient moins élevés qu'en France pour les marchandises, et si les voyageurs sont un peu moins bien traités, les impôts seuls qui les grèvent en sont la cause.

Ces faits, que chacun peut vérifier, répondent à toutes les récriminations, et ils montrent surabondamment qu'on ne peut pas puiser dans la cherté des tarifs français une cause raisonnable de concurrencer les lignes actuelles.

IV

De la concurrence en matière de chemins de fer.

Avoir prouvé que les chemins de fer français, parfaitement suffisants en temps normal, seront d'ailleurs aidés prochainement dans leur fonction par la livraison du matériel commandé, qu'à côté des lignes principales, les parallèles viennent de s'ouvrir ou s'achèvent, et qu'enfin on ne peut pas puiser une raison d'attaquer le système français dans les tarifs, qui supportent la comparaison avec ceux de l'Europe entière, tout cela n'est pas encore assez.

Nos adversaires ont bien prévu que nous arriverions à leur tenir ce langage: « Mais si, dans un avenir, prochain pour vous, nébuleux pour nous, le trafic débordait, les Compagnies actuelles seraient là pour multiplier les lignes, tout comme elles sont là our diminuer les tarifs, aussitôt que cela est

possible. » En conséquence, on s'est hâté de nous dire : Non-seulement il faut des lignes nouvelles, mais il faut des concessionnaires nouveaux. Vous ne connaissez pas la force, la valeur de la concurrence et les progrès qu'elle engendre ; elle amènera infailliblement les réformes les plus heureuses. Vous construiriez mal et lentement les lignes nouvelles, laissez-nous faire et vous verrez. »

A Dieu ne plaise que nous contestions la puissance et la fécondité de la concurrence qui n'est qu'une des formes de la liberté. La concurrence n'est pas seulement le frein qui réprime les suggestions de la cupidité, c'est aussi l'effort, c'est le ressort qui tend les facultés humaines et les fait s'élancer du mal vers le bien, du bien vers le mieux et du mieux vers la perfection; ce rêve de l'humanité toujours poursuivi, jamais atteint. Mais la force de ce grand principe ne s'étend pas, malheureusement, à tout le domaine industriel, et il est impuissant devant certains faits. La loi, à cet égard, a été parfaitement posée par Adam Smith en termes généraux, et par Stephenson d'une façon toute spéciale à l'industrie des chemins de fer. Le dernier a dit : *Là où la coalition est possible la concurrence est impossible.*

Si l'on médite cette lumineuse parole, on reconnaîtra bien vite ce qui suit : L'industrie des transports est une industrie auxiliaire, dépendante, subjective ; elle facilite tout et ne crée rien. Servante des autres industries, elle les attend ; même en les excitant, elle dépend d'elles, elle ne peut qu'obéir,

et n'est pas maîtresse d'accroître à volonté son trafic. De plus, elle est rivée au sol, tandis que toutes les autres industries ont, et cela précisément grâce à elle, la faculté de porter leurs produits sur tous les marchés. Chaque Compagnie de chemins de fer possède une puissance de spécialité considérable. Mais en même temps, et par cela même, elle est enfermée dans un territoire borné, qui ne peut laisser place à un grand nombre d'exploitants.

En dehors des limites du trafic, il est ici une autre force de résistance au principe de la concurrence, c'est l'importance du capital nécessaire, qui se chiffre par dizaines et par centaines de millions.

Ces deux conditions naturelles de l'industrie des chemins de fer engendrent de suite un fait général, qui est la limitation forcée des tracés courant dans la même direction. Or, le mot même de concurrence n'a de sens sérieux qu'autant que l'on suppose des rivaux : 1° pouvant rendre exactement, intégralement les mêmes services ; 2° existant en nombre illimité ou tout au moins très considérable.

Comment, on voit les maîtres de forges, les propriétaires de mines, les producteurs de sel de toute la France, ceux de la Méditerranée et de l'Océan comme ceux des sources salées de l'Est, arriver à s'entendre pour fixer le prix des marchandises ; on voit à l'autre extrémité de l'échelle industrielle les boulangers et les bouchers en faire autant dans les métiers les plus humbles et les plus faciles à concur-

rencer, et l'on voudrait contester que la coalition sera toujours la règle là où le nombre des intéressés ne dépassera pas trois, quatre, cinq, si l'on veut ! Il n'y a pas moyen de le nier, nous sommes bien dans le cas prévu par Adam Smith et Stephenson, nous sommes hors du domaine de la concurrence ; elle ne peut exercer ici son action bienfaisante, elle ne peut être ici qu'une réclame fallacieuse, qu'un drapeau menteur.

D'autres raisons concourent encore à ce résultat. A côté des services privés, dans lesquels la concurrence agit comme moteur, on a placé, de tout temps, les services publics, remplis par l'Etat pour le bien général, dans une pensée d'ordre public et supérieur, mais entre les deux domaines, la limite précise a nécessairement un peu varié. Cependant ces services publics se sont toujours appliqués aux voies de transport naturelles et artificielles, aux routes, aux rivières et aux canaux. Il n'a jamais paru possible de laisser chacun ouvrir sa route ou son canal sans souci des intérêts des autres. On a considéré les chemins de fer au même point de vue, seulement, le bon marché relatif des routes et des canaux a permis successivement de les affranchir et d'en laisser l'usage gratuit à tous. Le prix des chemins de fer a encore été, à cet égard, l'obstacle insurmontable. L'Etat a dû les considérer comme des machines de rapprochement, qui ne pouvaient être mises à la disposition du public qu'à titre onéreux. Il a jugé utile en France de déléguer ce service, tant pour réunir les capitaux nécessaires que pour percevoir

la rémunération, sans laquelle l'œuvre aurait été impossible ; mais il est intervenu dans la fixation des tarifs, parce qu'il a compris qu'il devait assumer là le rôle moral que la concurrence était impuissante à remplir. Il a donc stipulé en vertu de sa responsabilité comme protecteur naturel de tous contre quelques-uns.

D'autres pays ont fait autrement : ceux-ci, comme la Belgique, ont à peu près complètement enfermé les chemins de fer dans le domaine exploité par l'Etat ; ceux-là, comme l'Angleterre, la Hollande, l'Amérique, tout en se réservant l'octroi des concessions ont, dans certaines conditions, abandonné la construction et l'exploitation des chemins de fer à l'initiative privée.

Ainsi, la concurrence en matière de chemins de fer n'est pas un arbre implanté nouvellement des contrées éloignées, et dont personne n'ait eu le temps de goûter les fruits. Four les apprécier, nous n'avons qu'à regarder par la fenêtre et à voir ce qui se passe chez nos voisins ; or, les arifs comparés nous en ont déjà donné une idée.

Dans l'enquête faite en Angleterre en 1866 sur les chemins de fer, presque tous les déposants interrogés sur la concurrence ont été amenés à en constater la vanité et le néant. La position est d'autant plus grave en Angleterre, que les Compagnies ont eu toute latitude pour absorber aussi les canaux ou pour s'entendre avec eux, et elles ont si bien travaillé, qu'elles en possèdent le tiers. Pour préciser

exactement ce que peut être la coexistence de plusieurs Compagnies desservant le même trafic, il faut citer d'abord ce mot d'un déposant. On lui demandait : Mais les Compagnies se font concurrence? Il répondait : *Non, elles se partagent le monopole*! A cet égard on ne peut pas mieux dire. Partout, entre les diverses Compagnies qui avaient à exploiter un trafic commun, la lutte a pu durer un an, deux ans, mais les divers intérêts ont toujours fini par s'entendre, et nous en trouvons encore dans l'enquête anglaise, une autre raison excellente. Un déposant disait en substance : Dans la concurrence sur les routes de terre et sur les fleuves ou la mer, la lutte était souvent acharnée et durait jusqu'à la mort de l'un des combattants, parce qu'il était bien certain qu'il y en aurait toujours un qui tomberait avant l'autre. Mais en matière de chemins de fer, chaque Compagnie sait d'avance qu'elle ne peut supprimer sa rivale, et l'entente apparaît promptement comme la solution forcée.

Le mal, en pareil cas, ne résulte pas seulement de l'entente ; il y a encore la prodigalité du capital et l'accroissement des frais d'exploitation. Là où deux capitaux, deux matériels, deux personnels, deux entretiens, deux services de la voie et de la traction sont accumulés au lieu d'un seul, il est insensé d'espérer une réduction des prix. Un déposant a évalué à deux milliards et demi le capital inutilement gâché en Angleterre par la concurrence. Aussi, les faits sont-ils bien d'accord ici avec les principes. Non-seulement, ainsi que nous l'avons déjà montré, les

tarifs sont plus élevés en général chez les Anglais qu'en France ; mais ce qu'il faut surtout bien remarquer, c'est que dans les deux pays la tendance a été essentiellement différente. Jusqu'ici nous allons constamment vers le bon marché, nous ne touchons aux tarifs que pour les abaisser. En Angleterre, au contraire, la marche a été souvent ascensionnelle. Les houilles forment un objet important de transports en Angleterre et dans le nord de la France. Voici les progrès que le chemin de fer du Nord a successivement réalisés en 1862, 1866 et 1867 pour les parcours extrêmes de son réseau, par tonne : 9 fr., 7 fr. 80, 7 fr. 40. Pendant ce temps, les Anglais passaient de 6 fr. 25 à 7 fr. 50 et de 7 fr. 50 à 8 fr. 25 pour des distances analogues. Comment expliquer ce fait si ce n'est par la coalition de toutes les lignes concurrentes en Angleterre, par la supériorité des frais et par l'obligation de servir inutilement plusieurs capitaux?

Nous allons maintenant emprunter le texte même de l'enquête anglaise pour faire comprendre quelques détails.

DÉPOSITIONS

De M. Charles Clarke, président du comité des chemins de fer de la Chambre de commerce de Liverpool.

En réalité, à Liverpool, nous n'avons affaire qu'à une seule Compagnie. Supposez qu'il y en ait trois, ou même un plus grand nombre, elles ont un seul et même tarif, de telle sorte que nous sommes dans la même situation que s'il n'y en avait qu'une...

—

De M. Charles Stead, manufacturier, Saltaire.

Il s'est établi une entente entre le canal et *quatre* Compagnies de chemins de fer : Midland, Lancaster and Yorkshire, East Lancashire, London and Nord Western.

Demande. Ainsi ! ces quatre Compagnies exercent un contrôle absolu sur le trafic du canal? Réponse. Oui.

D. Applique-t-on les mêmes taxes sur toutes les voies? R. Oui.

D. Y avait-il autrefois des entreprises de batellerie sur le canal? R. En grand nombre.

D. Y en a-t-il maintenant? R. Aucune, excepté celle des fermiers du canal, qui transportent pour le compte des Compagnies de chemins de fer.

—

De M. Wright, vice-président de la Chambre de commerce de Birmingham.

D. Il y a plusieurs Compagnies de chemins de fer dont les lignes aboutissent à Birmingham, celle de London and North Western, du Great-Western et du Midland? R. Oui.

D. N'y a-t-il pas, entre ces trois Compagnies, une concurrence qui ait pour résultat d'abaisser les tarifs ? R. C'est précisément le contraire qui a lieu.

D. Pas même entre les localités qu'elles desservent concurremment? R. C'est le contraire.

—

De M. Hill, secrétaire assistant le post-office.

A mon avis, lorsqu'il y a deux chemins, là où un seul suffirait, la direction de chacun d'eux est moins forte, l'exploitation moins bonne, les tarifs moins réduits.

D. S'il n'y a pas de concurrence, il n'y a pas de mal à répa-

rer? — R. Si, il y a eu des erreurs commises en ce qu'on a multiplié inutilement les lignes, et que les intérêts généraux du pays ont souffert.

(Ici, le président fait observer qu'une concurrence est tout au moins un avantage pour les localités non desservies antérieurement.)

R. C'est certainement un grand avantage pour ces contrées, comme c'en serait un pour bien d'autres si on multipliait *indéfiniment les lignes*, mais la question est de savoir si, toute compensation faite, c'est un avantage pour l'Etat et le pays.

D. Les deux lignes ne peuvent pas être considérées comme concurrentes, au point de vue des localités qu'elles ne desservent pas toutes deux ! N'est-ce pas? — Non.

D. Il n'y a pas de lignes concurrentes dans ce sens? — R. Je ne pense pas qu'il y en ait. La concurrence est une pure illusion.

—

De M. Thomas Wilson, secrétaire de l'Association des canaux de la Grande-Bretagne.

D. Dans votre opinion, la concurrence entre chemins de fer aboutit toujours à une entente? — R. Oui.

—

De M. Gibs, secrétaire de la Chambre de commerce.

..... On aurait de la peine à indiquer un cas où deux ou trois Compagnies aboutissant à la même ville, ne sont pas arrivées tôt ou tard à s'entendre sur les taxes qu'elles avaient à appliquer.

—

De M. Cawhwel, directeur du London North-Western-Railway.

Si la concurrence n'existait pas, les Compagnies auraient pu être amenées à de plus bas prix qu'elles ne le sont aujour-

d'hui. Mais avec le régime actuel, c'est bien le moins qu'elles puissent régler leurs tarifs de manière à tirer le meilleur parti possible de la situation où elles sont placées.

—

De M. Allpart, directeur du Midland-Railway.

..... Il est arrivé souvent que la concurrence a amené l'application de tarifs plus élevés. J'aurai l'occasion d'indiquer quelques cas de ce genre.

—

De M. Stewart, secrétaire de la Compagnie du London and North-Western-Railway.

..... Il y a un mal qui est tout aussi grand et qui progresse toujours, c'est la dépense exagérée à laquelle donne lieu l'exploitation, *par suite du défaut de coopération entre les Compagnies qui exécutent des trains inutiles faisant, dans bien des cas, double emploi*, et sans aucun avantage pour le public.

D. Il résulte de là que la possibilité de réduire les tarifs se trouve atténuée?

R. Evidemment..... *Je ne prétends pas du tout que si la contrée exige une autre ligne, elle ne doit pas être concédée parce qu'elle amènera indirectement une concurrence. Je dis le contraire. Mais, faire une ligne seulement, dans un but de concurrence, est une erreur, ainsi que l'expérience l'a prouvé.*

Une fois bien convaincus du mal, les Anglais, qui sont gens de résolution, ont travaillé énergiquement à le réparer. Les Compagnies marchent à grands pas vers la concentration, et, depuis quelques années, le Parlement a été saisi de 258 bills de fusion, dont 187 ont été adoptés, et de 722 arrangements d'ex-

ploitation, dont 383 ont été approuvés. On refait donc péniblement là-bas ce qu'on voudrait défaire chez nous; et voici les résultats de ces efforts. Dès aujourd'hui, dans les trois royaumes, sur 281 Compagnies, il en est 29 qui exploitent 21,821 kilomètres, alors que le réseau total est de 24.856 kilomètres. Il ne reste que 3,027 kilomètres pour les 252 autres Compagnies.

Mais c'est encore là une entrave considérable, une source d'embarras, de lenteurs, de dépenses pour le commerce. Aussi, depuis quelques mois, tous les journaux anglais, le *Times* en tête, ont entamé une véritable croisade contre les chemins de fer qu'ils voudraient faire racheter par l'Etat. Le gouvernement a nommé une commission. Malheureusement pour les Anglais, cette opération du rachat, que les contrats ont rendue si facile chez nous, court risque de rester impraticable chez eux, en même temps que l'extension des fusions fait craindre encore les coalitions. Sans lien de droit avec l'Etat, n'ayant reçu de lui ni garantie, ni subsides, ne lui devant rien, les Compagnies veulent traiter de puissance à puissance, et il est difficile de dire comment on pourra arriver à une solution satisfaisante.

La concurrence a aussi été essayée en Belgique, et le ministre Jamar en a apprécié les effets en ces termes dans le rapport que nous avons déjà cité :

« Il est résulté de ce système une situation de con-
» currence dans laquelle l'industrie et le commerce

» ont vu la condition du bon marché des trans-
» ports. On a cru, en Belgique comme en Angle-
» terre, que, pour assurer ce bon marché, il fallait
» empêcher le monopole des chemins de fer; qu'aux
» lignes existantes, il fallait opposer des lignes con-
» currentes. Or, l'expérience prouve que la concur-
» rence des chemins de fer produit des effets en sens
» inverse, qu'au lieu de la réduction, elle a pour
» résultat final le renchérissement des prix du trans-
» port; ce qui se passe en Angleterre ne peut laisser
» aucun doute à cet égard. »

La Belgique regarde ce point comme démontré, et dans la récente discussion parlementaire, il n'a pas été plus question de la concurrence que des parallèles.

Mais, en Hollande, ce système désordonné règne sans conteste. Aussi lisions nous ceci, au mois de janvier, dans une correspondance de ce pays, publiée par les journaux belges :

« L'exploitation par l'industrie privée a livré notre
» public à l'arbitraire absolu des directions de nos
» lignes ferrées, et elles exercent leur monopole sans
» aucune pitié. Pendant les dernières gelées, alors
» que toutes concurrence des voies d'eau était cou-
» pée, le *Réhnan Néerlandais* a augmenté ses tarifs
» de 50 0/0. Depuis, la *Société d'exploitation* n'est
» pas demeurée en reste d'un si bon exemple ; par
» une modification récente de ses tarifs, elle a relevé
» les prix de transports de 20 à 40 0/0. »

Voici maintenant les résultats de la concurrence en Amérique, appréciés par la *North american review*.

« Jusqu'à présent, la concurrence a été la peste
» (*bane*) des chemins de fer. Elle a toujours agi
» comme un agent violent de perturbation (*violent*
» *disturbing element*). Si, à un moment, elle force les
» prix à descendre à un taux déraisonnablement bas
» (*unnaturally*), c'est pour les faire monter une
» autre fois, par suite de coalition, à un taux exces-
» sivement élevé. Dans ces dernières années, le prix
» des transports entre New-York et Chicago a
» oscillé, sous l'influence de la concurrence, entre 5
» et 37.60 dollars par tonne, et de la même localité
» à Saint-Louis, entre 7 et 46 dollars, et le Erié-
» Railway se faisait payer tantôt 2 dollars, tantôt
» 37 par tonne. »

En Amérique, on a un procédé à part pour réparer les désastres de la concurrence. Quand les Compagnies arrivent au jour fatal de l'entente, pour s'indemniser de leurs pertes, elles créent tout simplement des actions et les vendent au profit de la Société, cela s'appelle laver le capital. Un beau jour, il y a tant de titres, qu'ils ne valent et ne rapportent plus rien.

Il est donc bien démontré par l'expérience universelle qu'en dehors du passage dans des localités qui ne pouvaient pas espérer de chemins de fer directs, les effets de la concurrence sont absolument inféconds,

et à ce dernier point de vue, c'est bien peu que de donner satisfaction à quelques intérêts locaux, quand il faudrait couvrir le sol de rails de dix kilomètres en dix kilomètres pour placer tout le monde sur un pied d'égalité à peu près passable. Mais l'improductivité et la perte des capitaux ne sont pas le seul mal des concurrences; elles occasionnent des désordres dangereux, et, finalement, au lieu d'un monopole doux, tranquille, surveillé, lié au sort même de l'industrie, on a un monopole dur et implacable, parce qu'il est pauvre, parce qu'il tremble chaque jour pour son lendemain.

En tout cas, il est bien curieux, qu'au moment précis où trois peuples voisins, trois pays de liberté commerciale, se préoccupent de remédier aux maux de la concurrence, on ose, en France, dans la patrie de l'Etat-Providence, à Calais, à dix lieues de l'Angleterre, nous présenter ce régime violent comme le remède à tous les maux, et il faut vraiment que l'on compte grandement sur notre ignorance pour essayer de nous jeter dans une voie répudiée par les autres nations.

V

Ce que vaut la promesse d'abaisser les tarifs quand elle est faite pour obtenir une concession.

Les promoteurs du chemin de fer de Calais à Marseille ne se contentent pas d'afficher ouvertement la thèse de la concurrence en matière de chemins de fer. Battus sur ce terrain par l'expérience européenne, ils viennent nous dire : « Ce n'est pas seulement la théorie que nous affirmons ; nous sommes en pleine pratique. Prouvez tant que vous voudrez que partout ailleurs la concurrence n'a pas abaissé les tarifs, cela ne vous amènera point à vous débarrasser de nous, car le résultat que vous niez, nous vous l'apportons. »

En fait, la promesse est beaucoup moins belle qu'on ne veut bien le dire. On offre d'abord 10 0[0 de réduction sur les tarifs actuels des marchandises. Est-ce sur tous les tarifs, même sur les tarifs spé-

ciaux, de transit et d'exportation ? Dans ce cas, on s'engage positivement à transporter à perte.

On offre ensuite les prix de la 2e classe aux voyageurs de la 1re, et les prix de la 3e aux voyageurs de la seconde. Il n'y a donc pas d'abaissement de prix au profit de la partie la plus nombreuse de la population, de celle qui prend les troisièmes places. Puis, comme on ajoute qu'il sera créé des trains de luxe, dont le prix sera fixé ultérieurement, il est clair qu'on se propose de faire payer la vitesse à peu près aussi cher que les Compagnies actuelles. Il ne reste donc pas là de bien grands avantages. Mais examinons la proposition en principe.

Nous avons d'abord une observation préjudicielle à présenter. En faisant leurs promesses, nos adverversaires oublient de dire, du moins à nous le public, sous quel régime ils demandent à être placés. Entendent-ils construire une voie qui ne leur appartiendra pas et qui, comme toutes celles qui existent restera la propriété de l'Etat, ou bien entendent-ils, comme en Angleterre, garder à toujours leur création? Si ce dernier système était bien celui qu'on veut réclamer, il n'y aurait pas besoin d'aller plus loin. L'Etat serait forcément opposé à un détournement du trafic des lignes qui lui appartiennent. Il ne laissera certainement pas plus confisquer son monopole ferré que son monopole postal, sa propriété chemins de fer que sa propriété forestière.

On doit donc évidemment rester dans l'hypothèse

d'un chemin construit pour le compte de l'Etat et lui faisant retour dans 82 ans, terme moyen de l'exploitation des lignes du Nord et de Lyon, par les Compagnies actuelles. Ce point de vue ne nous dispense pas d'examiner l'utilité générale de l'œuvre proposée, en faisant abstraction pour l'instant des intérêts spéciaux du Trésor public.

En admettant que le fait de la concurrence imposât aussi la réduction de tarifs aux Compagnies du Nord et de Lyon, cette réduction ne s'appliquerait toujours qu'aux points communs. Il y aurait à peine là, pour le public, une économie de dix à douze millions, à laquelle pourraient venir se joindre trois ou quatre millions de trafic local; tout le reste serait simplement pris à même le service des Compagnies du Nord et de Lyon. L'intérêt du public serait donc engagé ici pour une espérance de quinze millions de profits nouveaux, perçus exclusivement par les habitants des contrées traversées et par les négociants transporteurs. Ce résultat est tout à fait hors de proportion avec l'immensité de l'œuvre et les sacrifices qu'elle entraînerait pour le pays tout entier. La construction en quadruple de la ligne de Calais-Marseille serait donc une mauvaise opération au point de vue général, un affaiblissement de force, une immobilisation inutile de capital.

Mais il faut aller plus loin et se demander quelle est la valeur réelle d'une promesse comme celle que fait la Compagnie de Calais-Marseille. Pour qu'un pareil engagement eût un semblant de sérieux, il fau-

drait d'abord que cette Société consentît à ce que les prix qu'elle offre devinssent le maximum des tarifs inscrits dans son cahier des charges; et, vraiment, malgré la hardiesse que dénote le simple dépôt du projet, on a peine à croire qu'il puisse se trouver des gens assez imprudents pour oser assumer une pareille charge en présence de l'incertitude qui règne sur l'avenir de la main-d'œuvre et de tous les frais d'exploitation. Mais quand ils l'oseraient, où serait la sanction dans le cas très probable où ils seraient impuissants à tenir leur parole? Force est de reconnaître que dans ce cas l'Etat serait désarmé; car si la Compagnie de Calais ne pouvait vivre avec les tarifs convenus, toute autre serait dans le même cas, à moins qu'on ne prononçât la déchéance pure et simple des premiers actionnaires, pour remettre ensuite le réseau à meilleur compte entre les mains d'une autre Société. Mais une confiscation totale ou partielle de plusieurs centaines de millions est une solution impraticable en France, où chaque fois que les Compagnies ont fait de mauvaises affaires, on a tout simplement confié leur tâche à d'autres, avec les charges y attachées. Il est donc dix fois certain qu'en cas d'impuissance, la Compagnie concessionnaire, alléguant l'imprévu, la hausse des prix de construction et des terrains, obtiendrait toujours le relèvement des tarifs, à moins que, mieux traitée encore, elle n'arrivât au rachat au pair, comme les chemins des Ardennes, de Genève, du Dauphiné.

Ainsi, l'engagement d'établir les tarifs réduits est un engagement mort-né, nul, sans aucune portée ; il

signifie seulement : nous diminuerons les tarifs, si nous le pouvons. C'est précisément ce que font les Compagnies actuelles, avec cette différence qu'elles ne promettent jamais rien et se contentent d'agir quand elles le peuvent. Donc, en dehors des questions de l'intérêt de l'Etat et du droit des Compagnies qui feront l'objet de nos deux derniers chapitres, le problème tel qu'on le pose, se réduit tout simplement à calculer si le programme brillant de la Compagnie de Calais-Marseille a des chances sérieuses de pouvoir être exécuté. Avec la conviction contraire, l'Etat ne peut évidemment que repousser, *à priori*, la proposition qui lui est faite.

Les deux inconnues à dégager pour dresser le bilan probable d'un chemin à ouvrir, sont : la dépense de construction et le chiffre des recettes. La dépense de construction dépend essentiellement du tracé et, à cet égard, on ne peut que remarquer l'extrême prudence de la Compagnie de Calais-Marseille, qui s'est bien gardée d'indiquer même vaguement ses projets. Tirer une ligne sur la carte, c'était pour elle se condamner à n'avoir plus pour appuis que les localités qu'elle se propose de desservir, car, hélas ! pas plus que les autres rails, ceux de la Compagnie Calais-Marseille ne pourront passer partout. Donc, elle s'est tue, et de ce chef elle a conquis des milliers d'adhérents, qu'elle perdra bien vite le jour où elle aura parlé. Mais quelques indications, et mieux encore l'étude du terrain, vont bien vite nous montrer les épingles déjà plantées sur la carte dans le cabinet de ces messieurs.

On se propose d'abord, dit-on, de gagner Paris par la voie la plus courte. En ne prenant pas ce mot dans un sens absolu, en ne supposant pas qu'on se jettera à dessein en rase campagne, loin des grands centres, cette déclaration équivaut à dire qu'on passera par Abbeville et Beauvais en laissant Amiens de côté. De Boulogne vers Abbeville nous cherchons en vain un tracé plus court que celui de la Compagnie du Nord. D'Abbeville à Abancourt un raccourci de quelques kilomètres est possible, mais en passant loin des villes. A Abancourt on rencontre la ligne demandée par la Compagnie du Nord, et qui doit aboutir à la ligne également demandée de Beauvais à Amiens. D'Abancourt à Paris on est pris entre le réseau du Nord et celui de l'Ouest.

Si l'on voulait, par hasard, passer par Amiens, la question ne serait pas plus simple car, en se dégageant un peu mieux de Calais à Amiens par Saint-Pol et Doullens, on ne trouverait aucun trafic, et à Amiens on rencontrerait les trois lignes de la Compagnie du Nord sur Paris.

Sous peine de ne rien transporter, on est donc conduit à entrer dans les villes de Beauvais et d'Abbeville. Dans ces conditions, aucune économie possible sur les dépenses faites par la Compagnie du Nord elle-même, soit 500,000 fr. par kilomètre. Il s'agit là déjà d'une dépense de cent cinquante millions, car le parcours est de 300 kilomètres. Par la voie de Beauvais on n'atteindrait Argenteuil qu'a-

près avoir passé sept fois sur les rails de la Compagnie du Nord.

Là commence une grande difficulté, Paris! On parle d'acquérir le palais de l'Industrie, qui a coûté plus de 50 millions, pour s'en faire une gare de voyageurs, sans réfléchir qu'on n'achèterait ainsi qu'un terrain. On se condamnerait ensuite à traverser les parties les plus riches de Paris, les hôtels du faubourg Saint-Honoré et les quartiers de l'Etoile. C'est là une dépense impossible à évaluer ; elle monterait à 25 ou 30 millions au minimum, mais elle pourrait aller bien au delà. Toutes les lignes actuelles ont eu la chance de sortir de Paris à une époque où leurs gares formaient l'extrême limite de la ville. Les premiers terrains ont coûté 10, 15, 20 fr. le mètre, et cependant les sommes enfouies dans cette dépense des gares et des sorties sont énormes. Or, avec les indemnités d'expropriation, on rencontrerait ici, dans certaines parties, des prix de revient de 1,000 francs le mètre et même plus.

Quant au service des marchandises de Paris ou à destination de Paris, la Compagnie de Calais-Marseille n'a pas osé aborder le problème tant il est compliqué. Mais elle a commis une de ces naïvetés qui suffisent pour déconsidérer tout un projet et pour donner la mesure d'une légèreté à laquelle la confiance publique ne peut décidément pas faire crédit. Dans un plan fondé exclusivement sur le prétendu encombrement des lignes, sur la prétendue impossibilité pour les Compagnies d'y augmenter le tra-

fic, arrivé en face de la traversée de Paris, on propose de la trancher, comment? En empruntant le chemin de fer de Ceinture, le plus fréquenté du continent, le seul de toute la France où le trafic peut arriver à déborder. Ceci devient presque grotesque.

Repoussée du chemin de Ceinture la Compagnie de Calais-Marseille devra aborder directement la difficulté, construire, à portée du camionnage, des gares dont la surface nécessaire (50 ou 60 hectares), démontre l'impossibilité, frôler sur toute sa longueur orientale le mur des fortifications, et elle se condamnera ainsi aux expropriations les plus coûteuses sur une longueur de 20 kilomètres, d'Argenteuil à Charenton, alors que chacune des Compagnies actuelles n'a éprouvé cette difficulté que sur 3 à 4 kilomètres.

Si la gare centrale des Champs-Elysées et la sortie de Paris pour les voyageurs, devaient coûter 50 millions, il faudrait certainement estimer à plus du double la traversée entière du département de la Seine, en y joignant le tronçon spécial qui devrait pénétrer dans Paris, et la superficie comme la construction des gares de marchandises. Les gares, à elles seules, ne pourraient être acquises aujourd'hui à moins de cinquante à soixante millions. En réduisant la dépense totale même à 125 millions, on arriverait à Charenton au prix de deux cent soixante-quinze millions.

De là à Marseille le trajet est de 862 kilomètres

par la voie actuelle et il ne faut pas de grands calculs pour voir qu'on serait amené à adopter à peu près l'un des deux tracés de la Compagnie de Lyon.

De Paris jusqu'à la hauteur de Joigny, on peut à la rigueur, passer entre eux, mais arrivé là, il faut opter, se jeter dans la vallée de la Loire ou emprunter les plateaux bourguignons. Le troisième parti, qui consisterait à marcher droit vers Lyon, outre qu'il éloigne des sources du trafic, n'est pas sérieusement praticable.

Ce n'est pas par l'effet du hasard qu'il n'y a jamais eu que deux grandes routes de Paris à Lyon. Trois larges vallées ouvrent bien à Paris un accès vers le sud-est. Mais d'une part, la vallée de la Saône est beaucoup trop écartée à l'est pour pouvoir être atteinte utilement avant Chalon-sur-Saône ; d'autre part, la vallée de la Seine n'est qu'un point de départ qu'il faut quitter avant d'arriver aux sources de ce fleuve. Les deux vallées combinées ne fournissent donc qu'une seule et même route, la première, celle de la Bourgogne. Quant à la vallée de la Loire, elle donne un chemin excellent comme direction, mais qui n'aboutit pas, car elle est séparée de la vallée de la Saône, dans laquelle est situé Lyon, par une chaîne de montagnes élevées. De tout temps on a résolu le problème de la deuxième voie en descendant aussi bas que possible jusqu'à Roanne, et en n'attaquant le massif du Beaujolais que perpendiculairement pour le traverser sur sa moindre étendue. C'est ce qu'a fait le chemin tout nouveau de Roanne à Lyon par Tarare, qui a suivi là l'ancienne grande route.

Reste bien un troisième moyen qui consiste à quitter la vallée de la Seine pour se jeter dans celle de l'Yonne, à gagner Clamecy et Château-Chinon, et à emprunter la vallée de la Loire jusqu'à Digoin. Mais nous avons vu que ce tracé, par lequel on s'éloigne des grands centres, est déjà pris par la Compagnie de Lyon, et qu'à partir de Charolles, un chemin d'intérêt local ramène dans la vallée de la Saône.

La raison qui a toujours limité les communications à ces trois passages, et même à deux, le dernier n'ayant jamais servi qu'au trafic local, est une raison topographique. De Dijon, point où la ligne actuelle par la Bourgogne cesse d'incliner vers l'est, jusqu'à la ligne de Clamecy à Cercy-la-Tour, c'est-à-dire sur un espace de 80 kilomètres de largeur, s'étendent les montagnes de la Côte-d'Or (600 mètres de hauteur) et celles du Morvan (900 mètres) qui se projettent au nord jusqu'à Clamecy ; puis, viennent les fortes collines du Nivernais. Au sud, dans le quadrilatère de voies ferrées compris entre Nevers, Saint-Germain-des-Fossés, Lyon et Chalon-sur-Saône, se présentent à leur tour les monts du Charolais et du Beaujolais, de 600 mètres de hauteur moyenne. Qui voudrait aller directement de Clamecy, point où commencent les difficultés, jusqu'à Lyon, rencontrerait : la vallée de l'Yonne, la partie méridionale du Morvan au Mont-Beuvron, les montagnes du Charollais dans toute leur longueur et l'extrémité des monts du Beaujolais qu'il faudrait finir par attaquer de biais. Ces difficultés entassées sur un parcours de deux cent vingt kilomètres à vol d'oiseau, constituent une quasi

impossibilité d'imaginer un tracé sensiblement différent de ceux qui existent aujourd'hui. La conséquence, c'est qu'une Compagnie rivale ne verra rien de mieux à faire que de s'attacher à la ligne la plus productive et qu'elle sera vraisemblablement amenée à s'accoler à la ligne de Lyon-Bourgogne. A partir de Lyon, le doute n'est même pas permis, la vallée du Rhône se présente comme le passage le plus économique et le plus profitable.

Cette détermination du tracé probable d'un chemin concurrent de Paris à Marseille simplifie singulièrement l'estimation du coût de cette ligne. Le minimum de la dépense, c'est celle qui a été effectuée par la Compagnie de Lyon elle-même. Nous savons bien que nous allons choquer ici certaines prétentions. On voudrait que l'art de la construction des chemins de fer eût fait de tels progrès, que l'économie pût être aujourd'hui considérable. Malheureusement, cette allégation mise en présence des faits, ne soutient pas l'examen. Le matériel et certains ouvrages d'art, pour lesquels on emploie le fer, peuvent être construits à meilleur compte, mais ce n'est là que le quart de la dépense kilométrique, et le mètre cube de maçonnerie coûte plus cher, la main d'œuvre a augmenté de 30 à 40 0/0, le prix des terrains a cru du simple au double dans les campagnes, du décuple au centuple dans les villes.

On se demande ce qu'il en coûterait pour trouver, après coup, les immenses surfaces nécessaires aux gares de marchandises dans des villes comme Dijon,

Chalon, Lyon, Marseille. Là, comme à Paris, toutes les bonnes positions sont prises, et les gares actuelles, depuis vingt ans qu'elles existent, ont groupé autour d'elles des intérêts qu'on ne déplacerait qu'avec des indemnités énormes. Sans faire injure à nos contradicteurs, on peut bien penser qu'ils n'ont pas la moindre idée des superficies nécessaires à ces établissements. Les gares de Lyon comportent 137 hectares, et ont coûté plus de 22 millions. On ne les referait pas pour 40. Celles de Marseille couvrent 35 hectares et ont coûté aussi cher, à cause du haut prix des terrains.

Le coût de la ligne de Paris-Marseille a été, y compris les subventions, de 625 millions, déduction faite des frais de la gare de Paris, et cette dépense n'a été compliquée ni de rachats, ni d'intérêts payés pendant la construction, comme l'a été celle du Bourbonnais. Ainsi, le chemin de Calais-Marseille ne peut guère ressortir à moins de 900 millions.

Quant à la recette, en réfléchissant que la Compagnie se présenterait quatrième de Calais à Paris, troisième de Paris à Lyon, cinquième de Lyon à Marseille, soit en moyenne totale quatrième, il est difficile d'imaginer pour elle au delà du quart du trafic actuel. Ce trafic, elle l'évalue à 150,000 fr. par kilomètre, ce qui est exagéré, car à côté de la ligne de Lyon à Marseille, qui donne un peu plus, il y a celle de Paris à Lyon qui donne moins, celle de Calais à Boulogne qui ne produit que 25,000 fr., celle de Boulogne à Amiens qui ne dépasse pas

50,000 fr. D'ailleurs, quand le chiffre de 150,000 fr. serait exact, le calcul que l'on en tire ne le serait nullement, car le tiers au moins du trafic des lignes actuelles vient par les aboutissants et échapperait à la Compagnie de Calais-Marseille, qui serait promptement reléguée dans un trafic insuffisant.

Or, ce trafic elle propose elle-même d'en réduire le prix. Si, par ce moyen, elle oblige ses voisines à un sacrifice pénible. elle se condamne aussi à un prompt suicide, elle tombe dans les 30,000 fr. de produit brut kilométrique, c'est-à-dire 15,000 fr. nets, c'est-à-dire 17.500.000 fr. en tout, soit à peine 2 0[0 du capital à dépenser (1). En admettant que ce capital ne coutât que 6 0[0, la perte serait encore de 4 0[0, et comme la recette espérée ne pourrait pas être atteinte avant cinq ou six ans, comme il faudrait jusque-là payer les intérêts sur le capital, la Société loin de pouvoir venir au secours du commerce et de l'industrie, serait elle-même hors d'état de vivre (2).

Voila ce que les précédents et les prévisions les

---

(1) Si le trafic était de 150,000 fr. et qu'on en ôtât le tiers comme provenant des aboutissants, il resterait 100,000 fr. Si dans ces 100,000 fr. la Compagnie nouvelle prenait même le tiers au lieu du quart, il lui reviendrait 33,000 fr. que la diminution des tarifs réduirait à 30,000 fr.

(2) Une plus-value de 10,000 fr. par kilomètre n'augmenterait guère le rendement que de 0.60 c. 0/0. Il faudrait arriver à cent mille francs par kilomètre, soit à un chiffre absolument impossible, pour que l'exploitation fût simplement en équilibre.

mieux fondées autorisent à penser. Sans doute on peut contester nos hypothèses et en faire luire d'autres à la place, soit en qui concerne la construction, soit en ce qui concerne l'exploitation ; mais nous osons dire que si ces dernières perspectives, qu'on garde jusqu'ici pour les conversations, ne tirent pas des faits connus et des précédents de grandes probabilités de se réaliser, elles n'en puisent pas non plus beaucoup dans la compétence de leurs auteurs. M. Delahante, le seul spécialiste connu du chemin de Calais, n'est pas pour les hommes d'affaires un nouveau venu, il revient du Grand-Central, du chemin de Saragosse, des chemins Romains.

L'évaluation de la dépense du Grand-Central, faite par M. Delahante, a été comme doublée. La recette s'est en même temps présentée avec un abaissement de 50 0[0 sur ses prévisions ; et, en résumé, les deux Compagnies de Lyon et d'Orléans qui ont été forcées de recueillir cette triste succession, font aujourd'hui (20 ans après la fondation du Grand-Central) une perte annuelle de vingt millions sur l'exploitation rachetée, perte qui diminue d'autant les bénéfices de leurs autres lignes : c'est dire que le désastre du Grand-Central représente aujourd'hui encore en capital une non valeur de quatre cents millions.

Et le Saragosse! nous pouvons en parler parce que nous avons eu le malheur de croire aux paroles de ses fondateurs. Là aussi la dépense a été de 50 0[0 au-dessus des estimations, la recette, tout le contraire, et deux ans après qu'un rapport officiel de M.

Delahante et de ses collègues, nous affirmait que le revenu de 40 fr. était pour nous actionnaires un minimum, les répartitions cessaient et elles n'ont pas encore repris.

Et les Romains ! Ici comme les obligataires eux-mêmes ne pouvaient rien recevoir, il a fallu que le gouvernement italien se chargeât de tout le fardeau.

Il semble en vérité que de telles écoles devraient pourtant rendre les gens prudents et modestes.

Finalement, l'abaissement important des tarifs est aujourd'hui possible ou impossible. Si par hasard il est possible, le plus vulgaire bon sens nous crie qu'il le sera d'autant mieux qu'on évitera de laisser mettre près d'un milliard de plus au jeu, sous prétexte de procurer des économies au public. En tout cas, en face de ce milliard, l'imprudente promesse faite pour obtenir la nouvelle ligne de Calais à Marseille ne sera jamais portée en ligne de compte par un gouvernement sérieux, et ne peut décidément tromper que les imprévoyants et les ignorants.

VI

Des droits conférés aux Compagnies par leurs contrats de concession.

Au point où nous l'avons amenée, la discussion n'est pas épuisée. L'intérêt général de la société française à ce qu'un capital de près d'un milliard ne soit point inutilement enlevé au public n'est pas la seule raison qui doive empêcher le gouvernement de concéder ce qui lui est ajourd'hui demandé. En considérant maintenant l'Etat, non plus comme la collectivité des forces et de la fortune du pays, mais comme l'être spécial ayant ses profits et ses charges, ses droits et ses obligations, on s'aperçoit bien vite qu'il est engagé au premier chef dans la question et directement comme propriétaire, comme copartageant, comme garant des lignes de chemins de fer.

Tout le monde connaît les conditions d'existence de nos voies ferrées. L'Etat concède des lignes; les Compagnies les construisent à leurs frais et les ex-

ploitent. L'Etat donne au besoin des subventions et garantit un minimum d'intérêt; les Compagnies lui réservent une part dans leurs bénéfices. Cette fusion de trois grandes forces, l'esprit d'entreprise, la puissance de l'association et l'influence de l'Etat rassure et raffermit le crédit public, ainsi que celui des Compagnies; elle permet d'étendre chaque jour le réseau national; elle procure avec le temps des chemins de fer à toutes les localités tant soit peu importantes; elle donne la sécurité aux capitaux qui concourent à l'œuvre, et au commerce l'abaissement graduel des tarifs.

En principe, les Compagnies ont une délégation de l'Etat pour l'exécution et pour l'exploitation temporaire du réseau pareille à celle que l'Etat pourrait donner demain pour les postes, pour les tabacs, s'il lui convenait de les affermer. Le prétendu monopole des Compagnies n'est donc que celui de l'Etat, monopole exploité par les Compagnies à diverses conditions; mais sa raison d'être, sa cause originelle, c'est l'abandon final, entre les mains de l'Etat, de la propriété des chemins.

Ces principes n'ont pas été tout d'abord établis, car, jusqu'en 1835, les concessions étaient perpétuelles, mais ils ont commencé à se développer dès que l'Etat est intervenu par des sacrifices destinés à faciliter l'exécution des lignes. Aussi, M. Dufaure, rapporteur de la loi de 1842, a dit alors très justement:

« Dans le système proposé, l'Etat reste proprié-

» taire du chemin ; il le donne simplement à loyer.
» Ce n'est plus véritablement une concession qu'il
» accorde, mais un bail qu'il consent, et dans lequel
» il est bien plus facile que dans un acte de con-
» cession, de comprendre toutes les clauses que
» peut réclamer l'intérêt public.

» Les avances des Compagnies étant considéra-
» blement réduites, les tarifs rémunérateurs sont
» moins forts, la jouissance de ces tarifs moins
» longue ; l'Etat reprend la libre jouissance du
» chemin à des intervalles moins éloignés, et il re-
« trouve à ces intervalles la faculté d'introduire
» dans le système des travaux et dans celui des
» taxes, les modifications que peuvent réclamer les
» progrès du temps et les besoins du commerce.

» Ainsi se trouvent conciliés les intérêts du pré-
» sent et ceux de l'avenir. »

Il n'est pas inutile de remarquer de suite que la part de dépenses laissée à la charge des Compagnies par la loi de 1842, a été en augmentant avec chaque concession nouvelle et qu'elle a fini par être essentiellement prépondérante.

Quoi qu'il en soit, et sans aller pour l'instant plus loin, il importe de bien préciser la nature et le caractère des concessions.

Que disent les conventions et les cahiers des charges, qui sont les contrats mêmes entre l'Etat et les Compagnies?

Conventions :

« Le ministre des travaux publics concède, au » nom de l'Etat, à M. ...

» *Le* chemin de fer de Paris à Lyon ;

» *Le* chemin de fer de Paris à Lille. »

Cahier des charges :

« Art. 1er. — La Compagnie s'engage à exécuter, » à ses *frais*, *risques* et *périls*, le chemin de ... à ...

» Art. 36. — A l'époque fixée pour l'expiration de » la présente concession, et par le seul fait de cette » expiration, le gouvernement sera subrogé à tous » les droits de la Compagnie sur le chemin de fer et » ses dépendances, et il entrera immédiatement en » jouissance de tous ses produits.

» Art. 12. — *Pour indemniser la Compagnie des* » *travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le* » *présent cahier des charges*..... et sous la condition » expresse qu'elle en remplira exactement toutes » les obligations, le gouvernement lui accorde *l'au-* » *torisation de percevoir, pendant toute la durée de la* » *concession, les droits de péage et les prix de trans-* » *ports ci-après déterminés.* »

Donc, la question de constitution est bien simple. Il est bien facile de mesurer d'un coup d'œil les engagements de l'Etat et ceux des Compagnies. Comme l'a dit explicitement M. Dufaure, l'un des pères de

la loi constitutive des chemins de fer, l'Etat reste propriétaire du chemin, il le donne simplement à loyer, il s'agit ici d'un bail. Nous sommes donc en plein dans le contrat de louage que l'article 1709 du Code civil définit « un contrat par lequel l'une des » parties *s'oblige à faire jouir* l'autre d'une chose » pendant un certain temps, et moyennant un cer- » tain prix que celle-ci *s'oblige de lui payer*. »

Les articles des cahiers des charges que nous avons cités, rentrent admirablement dans les termes de l'article 1709 du Code civil. Dans chaque contrat de concession, il y a une chose réellement concédée, ce n'est pas seulement le droit de mettre des rails sur le sol pour que d'autres viennent en poser de semblables à côté, c'est, dit l'article 42, *l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transports*, c'est le trafic normal, régulier dans une direction déterminée. Voilà l'objet du bail, voilà la *chose* dont le bailleur *s'oblige à faire jouir les Compagnies.*

Quant au prix principal du bail, il n'est pas plus indécis, bien que les Compagnies aient d'autres charges qui le compliquent et l'aggravent, ce prix principal c'est l'obligation *d'exécuter le chemin à leurs frais, risques et périls*, puis d'en laisser la propriété à l'Etat. Et, remarquons-le bien, le législateur n'a pas même voulu que l'on pût ignorer le lien de droit qui unit ces deux engagements corrélatifs, engagement de l'Etat, engagement des Compagnies; il a dit au début de l'article 42 : *Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire.*

Dans l'espèce, il y a une raison de plus pour le bailleur de faire jouir le preneur. Au lieu de payer leur fermage chaque année, comme les locataires ordinaires, les Compagnies ont été conduites par la nature des choses à en payer d'avance la principale partie. Les lignes sont exécutées, c'est là un fait bien certain, et exécutées sur les plans et modèles acceptés et vérifiés par l'Etat. Les 7 milliards de travaux sont là comme propriété de l'Etat. Il s'agit de savoir maintenant si l'Etat a le droit de reprendre la seule et unique chose qu'il ait concédée en échange de l'abandon de ces 7 milliards, à savoir l'exploitation d'un trafic. On ose aujourd'hui le soutenir hautement, on ose prétendre que l'Etat ne doit rien, absolument rien aux Compagnies, qu'il est quitte envers elle, et que ceux qui ont traité avec lui n'ont été que des naïfs qui ont tout donné pour ne rien recevoir.

Et pour cela, on s'appuie sur l'article 60 des cahiers des charges, ainsi conçu :

« Toute exécution ou autorisation ultérieures de
» route, de canal, de Chemin de fer, de travaux de
» navigation *dans la contrée* où est situé le chemin de
» fer, objet de la présente concession, ou dans toute
» autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra don-
» ner ouverture à aucune demande d'indemnité de
» la part de la Compagnie. »

Eh bien ! cet article, qui fait la joie de nos adversaires, ne nous émeut, ni ne nous étonne. Pour nous,

précédé de ceux que nous avons cités, il ne dit que ce qu'il doit dire et rien de ce qu'on voudrait lui faire dire. Nous n'imaginons pas si volontiers, en effet, que depuis trente ans, tant d'hommes distingués dans le gouvernement et dans les Compagnies aient laissé subsister une disposition qui aurait pu être considérée comme la contradiction formelle des principes posés à côté, et qu'ils aient ainsi unanimement dit blanc dans deux articles, pour dire noir avec un troisième.

Qu'est-ce que prouve cette stipulation que l'on retrouve dans les concessions de mines, de sources d'eaux minérales? Que l'Etat a voulu se réserver de faire d'autres chemins de fer *dans la contrée*, de faire convenablement desservir le trafic en tous sens; qu'il a entendu ne pas être arrêté là où il croirait entrevoir la nécessité de concéder de nouvelles lignes dans des directions variées. Mais nous cherchons inutilement en quoi le texte cité autoriserait l'État à concéder deux fois le même trafic, le droit aux mêmes tarifs, au même chemin de fer.

La nature des chemins de fer est telle, que les lignes desservant des intérêts essentiellement différents, ont cependant des points de rencontre forcés. Paris, par exemple, a huit ou dix gares qui sont les têtes de lignes diverses. C'est un centre dont elles sont les rayons. Mais l'écartement de ces rayons est subordonné à une foule de conditions impossibles à prévoir. C'est là l'œuvre dans laquelle le gouvernement a voulu ne pas être entravé, contrarié par les

concessions antérieures. Il n'a pas voulu, par exemple, que la Compagnie de l'Est pût empêcher l'ouverture de la ligne de Soissons, ou la Compagnie d'Orléans l'ouverture de la ligne d'Angers au Mans. Mais, de là à reprendre exactement, complétement toute une concession faite, et cela sur un espace de plusieurs centaines de kilomètres de suite, par des lignes accolées à côté des anciennes, il y a un abîme.

Le mot de *contrée* est vraiment ici le mot de la situation; il s'agit d'une ligne voisine, aussi voisine que l'on voudra, mais, avant tout, d'une ligne autre, d'une ligne desservant des localités, des trafics qui ne soient pas exactement les mêmes. L'Etat n'a pas le droit, nous ne dirons pas de donner, car il ne donne rien ici, mais de louer deux fois la même chose. S'il avait voulu garder ce pouvoir exorbitant, il aurait dit clairement, nettement : « L'Etat se réserve la faculté de concéder à une autre Compagnie un ou plusieurs autres chemins de fer, de Paris à Calais, de Paris à Lyon. » Mais alors il est trop clair que le contrat n'aurait jamais été signé.

Le procédé même que l'on a employé plus tard pour parer aux insuffisances de recettes du nouveau réseau, c'est-à-dire pour doter toutes les contrées de lignes de fer, est encore une preuve décisive de l'intention des parties. On est venu dire aux Compagnies : « Avant tout, vous arrêterez les bénéfices distribuables de l'ancien réseau à un certain niveau. Du solde de ces bénéfices, vous ferez une caisse de secours à l'usage du nouveau réseau ; c'est avec

cela que vous en solderez d'abord les pertes! » Donc, il n'est jamais entré dans la pensée des contractants que ce produit de l'ancien réseau on pourrait le diminuer, le retirer, en faire part à d'autres. Autrement, qu'aurait-on fait? On aurait fait porter la garantie sur tout le réseau, sur l'ancien comme sur le nouveau, car on ne pouvait pas infliger les mauvaises lignes aux Compagnies en leur laissant un risque quelconque sur la conservation des bonnes; on ne pouvait pas leur donner une charge qu'elles avaient le droit de refuser, en leur ôtant les moyens de la payer (1).

Ainsi, quand le gouvernement veut se prévaloir de l'article que l'on cite contre nous, quand il veut concéder une nouvelle ligne dans le voisinage des anciennes, il ne doit avoir qu'un souci, c'est de voir si la ligne nouvelle remplit une fonction nouvelle, si elle dessert des intérêts importants non desservis déjà. Et le fait est là; jusqu'ici l'Etat a même été plus loin, non-seulement il n'a pas voulu concéder des lignes exactement concurrentes, mais il s'est efforcé de maintenir la délimitation des réseaux, ce qui ne l'a pas empêché de concéder ou de laisser aux départements la faculté de concéder tous tracés nouveaux dans l'intérieur de ces réseaux,

(1) Nous ne faisons pas là une hypothèse gratuite. L'exposé des motifs de la loi de 1859 dit en propres termes, que la garantie générale sur toutes les lignes anciennes et nouvelles a été jugée insuffisante, et qu'on a voulu la faire porter seulement sur le nouveau réseau, afin de bien maintenir à l'ancien tous ses bénéfices antérieurs.

lorsque les Compagnies existantes ne se sont pas souciées de les entreprendre. Seulement alors, il s'est agi vraiment de lignes autres, nuisant parfois aux anciennes, leur infligeant des parallèles temporaires, mais il s'est agi du moins de lignes partant d'un point différent ou aboutissant à un point différent, et desservant en route des intérêts nouveaux considérables.

Ces principes ont été notamment appliqués dans deux espèces fameuses quoique essentiellement différentes. La Compagnie du Midi a voulu obtenir une ligne de Cette à Marseille, ligne plus courte que celle qui existait. Le gouvernement a reconnu que la ligne de Cette à Marseille était déjà concédée, il a refusé de l'octroyer une seconde fois. Il a admis, au contraire, tout ce qui, dans les prétentions de la Compagnie du Midi, tendait à mettre le public dans la situation où l'aurait placé l'unité d'exploitation entre Bordeaux et Marseille, si cette unité était résultée de la division même des réseaux. Il a voulu et les tarifs et la vitesse qui auraient pu résulter d'un tracé réellement direct. Mais cette jurisprudence honnête, logique, forcée, a été appliquée aussi à une Compagnie en formation, à celle de Saint-Étienne à Lyon, qui, s'abritant derrière la loi sur les chemins de fer d'intérêt local, n'avait pour but que de venir s'installer dans le domaine de l'Etat et des grandes Compagnies pour en partager les produits.

Aujourd'hui la question est encore plus simple,

encore plus claire. Ce n'est plus d'une Compagnie déjà existante, luttant sur les frontières plus ou moins indécises de son domaine pour essayer de l'étendre aux dépens d'autrui ; ce n'est plus d'un chemin d'intérêt local de 40 ou 50 kilomètres qu'il s'agit, c'est de la première ligne de France, de la grande artère vitale du pays. L'usurpation est flagrante : on ne parle plus d'une ligne autre, d'un trafic autre ; on affirme hautement le droit de suivre à la piste la plus belle ligne de l'Etat pour lui ravir sa subsistance, et cela au nom de la concurrence et d'une fallacieuse et inapplicable diminution de tarifs.

Nous le disons hautement, cela n'est pas légalement possible; mais si pourtant on veut le faire à tout prix, alors il faut commencer par briser, non pas la moitié du contrat qui lie l'Etat aux Compagnies, mais tout le contrat ; il faut que l'Etat dise aux Compagnies : « Nous reprenons notre liberté, mais vous avez la vôtre. Nous, Etat, nous abandonnons aussi notre propriété. Ainsi, vous devenez propriétaires perpétuelles, ce qui vous dispense d'amortir vos titres ; ainsi, vous ne nous devez plus rien, ni service des postes, ni réduction des tarifs pour les militaires, ni telles ou telles conditions de construction, ni telles ou telles limites des tarifs généraux, ni surtout le partage des bénéfices, qui a été le paiement de la garantie. »

Il n'y a pas à sortir de là ; on ne peut pas garder le prix quand on reprend la chose. Si l'Etat est

libre, s'il n'a pas d'engagements, les Compagnies ne doivent pas en avoir non plus, la liberté doit être le droit commun. Maintien du contrat ou rupture totale du contrat, telle est la solution extra-légale.

Réfléchissons bien ! Si l'Etat commettait la faute d'accorder la concession demandée, si les Français à leur tour étaient assez fous pour y jeter leur argent; en attendant que le procès avec les Compagnies anciennes fut vidé, et pendant qu'on discuterait, pendant les quatre ou cinq ans qu'on emploierait à construire la nouvelle ligne, nous demandons quelle puissance pourrait empêcher les Compagnies de relever les tarifs de marchandises au maximum légal, c'est-à-dire de les doubler. Le commerce ferait donc, dès le premier jour, les frais de la concurrence avec toute la certitude possible de ne jamais en tirer le moindre profit. En attendant, les Compagnies anciennes, toutes les Compagnies à la fois, accumuleraient des provisions abondantes pour l'heure de la grande guerre. Est-ce bien là ce que l'on veut? Veut-on la lutte insensée des tarifs dans toute la France? Veut-on la perturbation perpétuelle dans les prix de transports, entraînant à sa suite des variations analogues dans le prix des marchandises? Dans ce cas, il est bon que l'on voie tout de suite que ce n'est pas dans cinq ans, mais le lendemain même de la concession des chemins concurrents que ce fatal régime pourrait commencer.

VII

Des intérêts particuliers de l'Etat comme propriétaire des chemins de fer.

Nous avons maintenant à montrer que, quand bien même l'Etat aurait le droit que nous lui contestons formellement, son intérêt ne lui permettrait d'entrer, à aucun degré, dans la voie que l'on veut ouvrir devant lui. Pour cela, il nous faut achever, en quelques mots, l'exposition du système qui régit nos chemins de fer.

L'allongement des baux résultant de la loi de 1842 n'en a pas changé le caractère, car il a eu précisément pour but non-seulement de consolider l'œuvre compromise par les événements de 1848, mais encore de concéder aux Compagnies un certain nombre de lignes dont la subvention indirecte a consisté dans l'extension de la jouissance totale du réseau concédé, ce qui a permis de diminuer les charges de

l'amortissement. Cette subvention fut à son tour insuffisante, et, bientôt, en présence de la difficulté pour les Compagnies de trouver les fonds nécessaires à la construction des lignes jugées improductives, il fallut faire intervenir la garantie d'intérêt de 4.65 0/0, amortissement compris, dont nous avons été amené à expliquer incidemment le mécanisme dans le chapitre précédent. Mais il fut stipulé que la garantie d'intérêt, simple avance remboursable, recevrait une large compensation, et que si, au lieu de pertes, il y avait des bénéfices, les Compagnies les partageraient avec l'Etat, au delà de certains chiffres. Cette nouvelle difficulté une fois écartée, l'exécution du grand réseau une fois assurée, une autre tâche se présenta. En 1863, en 1868, on pensa aux portions déshéritées du territoire, aux réseaux de second et de troisième ordre, et l'on ne trouva pas de meilleur moyen d'en assurer la construction que de continuer à faire garantir les nouveaux embranchements par l'Etat (1). Entrées dans cette voie, les Compagnies y trouvèrent les surprises les plus pénibles. Non seulement les dépenses prévues des nouvelles lignes furent dépassées en même temps que les recettes espérées faisaient défaut, mais il fallut aussi que les grandes Compagnies prissent la place

(1) L'exposé des motifs de la loi de 1858 avait déjà dit à cet égard : « Le gouvernement chercha à concentrer les forces en » organisant de grands réseaux et en constituant les Compagnies » les plus anciennes et les plus solides sur de larges bases, qui » leur permissent d'entreprendre, sans compromettre leur ave- » nir, des chemins secondaires dont l'exécution eût été inabor- » dable pour des Compagnies nouvelles et isolées. »

de Sociétés voisines, impuissantes à remplir leurs engagements, et payassent leurs erreurs, leurs étourderies, leurs fausses spéculations, leurs folies.

Ainsi organisé, le régime français, qui, dans sa forme complexe, procède simultanément du bail, du cautionnement, de l'association, des avances, apparaît comme un terme moyen entre la concurrence dont nous avons signalé les déplorables effets, et l'exploitation par l'Etat vers laquelle l'Angleterre semble tendre, tandis que les Belges qui la possèdent la critiquent avec quelque amertume.

Quoi qu'il en soit, les résultats de ces combinaisons laborieusement établies sont féconds et ils peuvent se résumer en peu de chiffres : le réseau concédé s'est élevé à 24.200 kilomètres, le réseau exploité est de 17.000 kilomètres. Le capital dépensé par les Compagnies monte à 7 milliards ; le capital à dépenser est évalué à quinze cents millions. La part de l'Etat dans la dépense atteindra 1 milliard 743.000.000, dont un tiers payable en annuités. C'est là une grosse somme, mais l'Etat en a dépensé bien d'autres pour les canaux, les rivières et les routes, qui ne lui rapportent jamais rien que des frais d'entretien. Or, l'Etat a perçu ou économisé du fait des Compagnies, pour l'exercice 1871, des sommes qui se sont élevées à 200 millions. Ce chiffre est, sans doute, un peu exceptionnel, mais le chiffre désormais normal, celui qu'on peut prévoir pour 1872, ne sera pas inférieur à 150 millions, soit 12 0/0 du capital actuellement versé par l'Etat.

Quant aux Compagnies, elles demeurent toujours

clouées à leurs revenus de 1858, par suite des pertes constantes que les nouveaux réseaux leur ont infligées. Mais, les unes, comme le Nord et le Lyon, n'ont pas eu besoin de faire appel à la garantie ; les autres, au contraire, Orléans, Midi, Est et Ouest, ayant reçu à ce titre des sommes qui, dans l'exercice 1871, se sont élevées à 40 millions, devront, avant de pouvoir augmenter leurs dividendes, non-seulement effacer les pertes de leurs nouvelles lignes, mais restituer à l'Etat ce qu'elles en auront reçu.

Ce qu'il faut bien remarquer, c'est que là où l'Etat n'est pas intervenu jusqu'ici en qualité de garant, c'est-à-dire dans les seules Compagnies du Nord et de Lyon, le fait est dû exclusivement à la productivité des lignes-mères. Cette productivité ouvre à l'Etat l'espoir d'entrer bientôt en partage des bénéfices des deux Compagnies. C'est là une perspective prochaine que la concurrence fermerait immédiatement pour lui, et précisément à l'heure où ses besoins sont si considérables. Pour la Compagnie de Lyon, le partage avec l'Etat peut commencer aussitôt que les actions recevront 63 à 64 fr. Leur revenu normal était de 60 francs avant la guerre. L'heure où l'Etat commencera à tirer des bénéfices de la ligne de Lyon est donc proche. Aussi, empêcher le partage en diminuant les recettes de la Compagnie de Lyon, c'est bien clairement frustrer le budget, tout comme si on détournait à son détriment la recette du timbre ou de l'enregistrement.

Mais ce n'est pas tout; non-seulement on veut em-

pècher l'Etat de recevoir, mais on le conduit à payer. La seule barrière qui préserve ici l'Etat d'avancer, étant la fortune des bonnes lignes, la conséquence rigoureuse, c'est que si on amoindrit cette fortune, cette indemnité annuelle payée par les actionnaires aux mauvaises lignes avec le produit des bonnes, l'Etat sera obligé d'intervenir. Or, il ne faut pas croire que la marge soit bien grande. Le revenu réservé aux actionnaires de Lyon, par exemple, est de 45 fr., sauf la charge qui peut résulter pour eux de la différence entre le taux réel des emprunts concernant le nouveau réseau et le chiffre de 4.65 garanti. Or, cette année, les actionnaires touchent 52 fr. Que demain le produit net de l'ancien réseau soit diminué de plus de 6 millions relativement à 1871, et de suite l'Etat devra parfaire la majeure partie de la différence, parce qu'alors l'ancien réseau ne pourra subvenir aux pertes du nouveau. Les actionnaires resteront cantonnés dans un revenu presque fixe, et désormais les pertes regarderont l'Etat (1).

Dans l'exercice 1869, le dernier exercice normal, certaines lignes de l'ancien réseau ont donné lieu à une insuffisance de 34 millions, qui a été comblée exclusivement par les lignes de Paris à Marseille et à Cette ; puis, le nouveau réseau a eu une insuffisance

---

(1) Le revenu kilométrique réservé est de 32.100 francs, soit pour 3.671 kil. exploités, 117.839.100. Le revenu des obligations de l'ancien réseau exige 81.884.000 ; il reste libre 35.895.000, soit 45 fr. pour chaque action.

de dix millions, en tout 45 millions. Ainsi, dans le domaine de la Compagnie de Lyon il est 3,276 kilomètres sur 4,276 qui ne font pas leurs frais, et le capital en souffrance s'élève à près d'un milliard.

Mais le chiffre pénible, cruel, c'est que là où le nouveau réseau a perdu 10 millions, le capital engagé était de 227 millions seulement, c'est-à-dire que les lignes du nouveau réseau n'ont pas produit 1 0/0.

Or, il reste à construire pour 400 millions de sections du nouveau réseau. Si leur exploitation est longtemps infructueuse, comme cela est certain, la garantie de l'Etat peut se trouver engagée pour la totalité du nouveau réseau, à raison de 4.65 0[0. Sur 600 millions, ce seraient 28 millions dont il n'y aurait à déduire que le produit probable de 1 0[0, soit 6 millions. En diminuant les produits de l'ancien réseau, en empêchant le déversoir de fonctionner, on forcerait donc l'Etat à avancer dans un temps prochain 22 millions par an, là où il devrait au contraire recevoir.

La question ne semble pas à offrir un intérêt aussi immédiat pour la Compagnie du Nord ; cependant celle-ci a perdu, en 1869, 2,871,000 fr. sur son nouveau réseau et 600,000 fr. sur certaines sections de l'ancien : total 3,471.000 fr., soit plus de 6 fr. par action. De plus, la Compagnie du Nord a beaucoup de lignes nouvelles à exploiter.

C'est donc un indigne subterfurge que de préten-

dre qu'en ne demandant rien directement à l'Etat, on peut construire un chemin de fer sans subvention ni garantie d'intérêt alors que ce chemin de fer est destiné à concurrencer ouvertement les réseaux que l'Etat garantit. Détourner un trafic qui, seul, préserve l'Etat d'avances annuelles et importantes, c'est là, en réalité, prendre de l'argent dans les caisses de l'Etat, dans les poches de tous les contribuables.

Et qu'on ne vienne pas dire que le mal serait restreint et qu'il diminuerait de jour en jour. Le mal, au contraire, serait immense, et en quelques années, les finances de l'Etat seraient gravement compromises. En effet, après qu'une Compagnie quelconque aurait obtenu la nouvelle ligne de Marseille, on se demande comment on empêcherait d'autres Compagnies de demander celles de Bordeaux, de Bayonne, de Rennes, du Havre, de Nancy. Cela serait tout à fait impossible, à moins de prétendre qu'il serait constitué, au profit des premiers concurrents, un nouveau monopole alors qu'ils s'avancent sous le drapeau de la liberté commerciale. Il n'y a pas de milieu, ou dans cette lutte les droits de l'Etat et des Compagnies seront intégralement respectés, ou si la barrière est arrachée, si la digue est emportée par le flot de la spéculation, tout le réseau français sera submergé. Ce sera la mise au pillage du domaine ferré et du budget de l'Etat.

En s'appliquant aux quatre autres Compagnies, les conséquences de la lutte seraient fatales car, au lieu que leur fortune a permis aux Compagnies de

Lyon et du Nord de placer presque toutes leurs lignes dans l'ancien réseau, les autres Compagnies ont un réseau nouveau très étendu, sur lequel la garantie de l'Etat fonctionne activement. Un tableau, dressé par le ministère des travaux publics pour 1868, montre que les insuffisances des lignes diverses s'élevaient à 135 millions dans ce seul exercice. Si l'ancien réseau tombait partout à son revenu réservé, ce qui est infaillible avec les concurrences et les luttes de tarifs, ce serait une somme équivalente qui, dès le début, incomberait à l'Etat comme garant ; et le mal ne s'arrêterait même pas là, car d'un côté les Compagnies ont à livrer encore à l'exploitation de nombreuses sections improductives, et, d'autre part, les concurrents, comprenant combien l'absence d'embranchements réduirait leurs recettes, annoncent déjà l'intention de fomenter des voies transversales qui viendraient diminuer encore les produits du nouveau réseau. En ce cas, il s'agirait tout simplement de doubler tout ce qu'il y a de passable dans le réseau existant. La conséquence, ce serait l'augmentation des sommes à fournir par la garantie, sommes que viendrait encore accroître la mévente des obligations. Les résultats d'un pareil système ne seraient pas seulement l'appauvrissement du budget ; en vertu des charges qui lui incomberaient, l'Etat serait arrêté forcément dans la concession des lignes nouvelles, qui ne peuvent se passer de subventions.

En somme, par l'octroi des concessions deman-

dées, on viendrait créer en France une classe de privilégiés inconnue jusqu'ici; elle se composerait des habitants et des industriels des localités situées sur le parcours des quatre ou cinq lignes fructueuses du réseau français. Ceux-là voyageraient et transporteraient à bas prix, aux frais de tous les contribuables de France, obligés de payer les garanties dues par l'Etat; et dans ces contribuables il faudrait ranger aussi les habitants des contrées qui attendent encore leurs chemins de fer.

C'est en vain qu'on vient soutenir avec la plus déplorable légèreté qu'en tout ceci, l'Etat n'aurait à faire que des avances qui lui seraient plus tard restituées. Nous cherchons en vain où ces avances pourraient être prises dans l'état malheureux où nos budgets sont tombés; et, de fait, dès cette année, l'Etat a été impuissant à les payer directement. Mais nous cherchons surtout, en vain, sur quoi on pourrait appuyer l'espérance de voir la situation s'améliorer et les avances diminuer. Le principe même de la concurrence apporterait ici un germe de destruction, de dessèchement perpétuel des trafics, et, combiné avec la garantie, il nous créerait une situation encore plus déplorable que celle qui a affligé l'Angleterre pendant 20 ans; car en Angleterre, au moins ce n'était pas la fortune de l'Etat, mais seulement celle des particuliers trop crédules, qui était mise ainsi en coupe réglée. Ici l'Etat entreprendrait réellement l'œuvre des Danaïdes; il verserait chaque année des flots d'or dans un gouffre que sa prodigalité naïve creuserait de plus en plus. Non

content de manquer à recevoir, l'Etat subventionnerait directement la spéculation entreprise contre sa propre fortune, et l'on sait si la spéculation est capable de dire jamais : Assez !

Nous croyons avoir, maintenant, prouvé jusqu'à l'évidence qu'il y a à la fois, pour l'Etat impossibilité légale et impossibilité financière de modifier le régime des chemins de fer en accordant deux fois les mêmes concessions. Mais ces obstacles ne privent pas, pour cela, l'Etat du droit d'intervenir dans l'organisation ultérieure comme dans l'exploitation du réseau.

Les auteurs des conventions qui lient l'Etat et les Compagnies ont eu plus de sens et de prévoyance que ne le croient aujourd'hui tous les faiseurs de projets. Est-ce que par hasard ils ont enfermé l'Etat dans des contrats de 99 ans, sans autre sortie possible que l'expiration de la concession qui pour le Nord est 1950, pour le Lyon 1958? Non pas. Au monopole délégué, ils ont apporté un correctif ; ils ont bien su que ces questions peuvent facilement changer de face, que ce qui est utile, normal, suffisant un jour, peut ne l'être plus le lendemain, et, par l'article 37 des cahiers de charges, ils ont établi la porte du rachat qui s'est ouverte en 1867 pour la Compagnie du Nord, qui s'ouvrira en 1875 pour celle de Lyon.

Nous ne pensons pas que l'Etat veuille jamais racheter les chemins de fer pour les garder. La croisade actuelle prouve assez qu'il serait sans force contre

les réductions de tarifs. Chaque parti politique, en les inscrivant sur son programme, en ferait une enchère de la popularité. On verrait certainement diminuer bientôt les bénéfices, et, dans certains temps, comme ceux que nous traversons, s'arrêter toutes les constructions par suite de la pénurie du Trésor public. L'exploitation elle-même serait facilement entravée, car les budgets ne sont pas si élastiques qu'on puisse toujours y trouver à l'instant même les ressources nécessaires. On a souvent vu en Belgique les commandes de wagons entravées en l'absence des Chambres, faute d'un crédit ouvert. Les frais d'exploitation deviendraient plus onéreux, les formalités plus nombreuses.

Vraisemblablement donc l'Etat comprendra que les Compagnies sont ici le palladium de sa fortune, l'intérêt au nom duquel il peut résister aux ébranlements inséparables d'un régime démocratique, et il est probable que les rachats ne seront jamais faits que pour servir de base à des fermages nouveaux. Mais alors dans quel intérêt? Evidemment dans l'intérêt public. Les lignes devront être données à ceux qui seront en mesure d'en payer le fermage le plus élevé, ou tout au moins d'offrir à l'Etat et au public des avantages nouveaux avec toutes les garanties désirables. Sous un pareil régime, il est impossible que des abus se perpétuent, puisqu'à chaque instant l'initiative privée peut les réprimer en faisant surgir des Compagnies susceptibles de prendre la place des anciennes. Aussi, dirons-nous en terminant à nos adversaires :

« Vous demandez, messieurs, une ligne de Calais à Marseille, que vous ouvrirez, dites-vous, en 1875. Mais cela se rencontre à merveille, car précisément, toutes les lignes du Nord vers Marseille vont se trouver à votre disposition pour cette époque.

» Vous dites que les tarifs actuels sont trop élevés. Soyez tranquilles, une fois que vous serez devenus concessionnaires aux lieu et place des Compagnies actuelles, on ne vous empêchera pas de les diminuer.

» Vous dites que les lignes actuelles sont insuffisantes; il vous sera permis de les augmenter.

» Vous dites que, par la création de votre ligne, vous ne troubleriez pas grandement l'équilibre des réseaux créés par l'Etat, mais alors vous pourrez exonérer l'Etat de ses garanties d'intérêt et remplir à sa place les engagements que les contrats imposent pour les rachats.

» Ces engagements, ce sont le service aux anciens titulaires d'une annuité fixée d'après les produits nets antérieurs et le remboursement du matériel et du mobilier dans le délai de trois mois.

» Vous voyez donc bien qu'il est inutile de fabriquer des concurrences à coups de milliards. La loi, plus avisée que vous, a organisé ici, non pas une rivalité fallacieuse et ruineuse pour tous, mais un concours sérieux, la substitution d'une Compagnie

nouvelle à une Compagnie ancienne, sans luttes énervantes, sans déperdition de capitaux. Prenez-y garde ! A refuser cette offre légale, faite par les statuts, vous auriez assez mauvaise grâce, après avoir trouvé que les autres exploitent si mal, car vous indiqueriez forcément une de ces deux choses, ou bien que vous avez peur au fond du fardeau des Compagnies actuelles, ou bien que ce que vous désirez surtout c'est le maniement de grandes affaires, sans autre souci de l'intérêt public et du sort final des lignes que vous prétendez construire. »

Nous avons fini. En face de sa dette consolidée, dont le service dépasse sept cents millions, la France peut encore heureusement placer un grand domaine qui vaut déjà dix milliards, et qui ne peut qu'augmenter de valeur s'il est bien administré. Au jour de l'expiration des concessions, la nue propriété de l'Etat, faisant place à sa pleine propriété, lui permettra de puiser là des ressources qui équivaudront alors aux charges actuelles de ses emprunts. Les chemins de fer constituent donc pour nous la suprême ressource, la grande réserve financière de l'avenir. Pour la conserver intacte, il n'y a qu'à obéir scrupuleusement, bonnement, honnêtement aux traités faits avec les Compagnies. Cette conduite n'exclue pas les progrès et la surveillance active du réseau français. Gouvernement et Compagnies, Assemblée nationale et Commissions doivent redoubler d'efforts pour développer la richesse et les ressources du pays, pour répondre à tous les besoins sérieux. L'étude des meilleurs procédés de construction, des meilleurs moyens d'exploitation, des meilleurs tarifs doit être de tous les côtés incessante et active.

Mais, pour remplir leur part de la tâche, nos législateurs ont à se garder des témérités et du désordre qui menacent d'envahir la matière. Ils doivent d'abord se défier de la théorie qui les dispense d'examiner la valeur des concessions recherchées, sous prétexte que c'est aux demandeurs à savoir ce qu'ils font. Ceux-ci ne le savent généralement que trop. Comme ils ne sont pas les véritables bailleurs d'argent, le fond des choses ne leur importe guère. Les bénéfices qu'ils font dans les travaux, ceux qu'ils prélèvent sur les émissions d'obligations les mettent en tout cas hors de cause. Ce qu'il faut bien se dire, c'est qu'une concession publique, c'est le droit de battre monnaie sur le public. Or, le public est absent au moment du contrat, et il est représenté par des mandataires qui ont un intérêt distinct du sien, et pour lesquels l'affaire est toujours assez bonne. Il n'est pas possible que les représentants de l'Etat oublient complétement cette particularité. Mais avant tout, nos législateurs ont à reprendre en mains le plan général du réseau français, aujourd'hui éparpillé dans les 87 préfectures, et, ce qui est pis encore, dans les bureaux de tous les demandeurs de concessions; ils ont à réagir contre cette funeste maxime : que l'on doit laisser construire toute ligne pour laquelle il n'est demandé, en apparence, aucun secours, sans avoir égard à l'influence fatale qu'elle peut exercer sur le système général de nos chemins de fer. Quelque opinion que l'on ait, à l'égard du régime français, il est aujourd'hui trop tard pour que l'Etat, propriétaire de 25,000 kilomètres, puisse se désintéresser de la question. Le mal, ainsi que

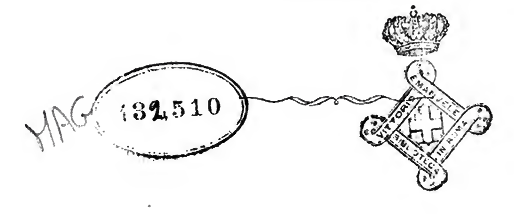
nous l'avons dit en commençant, se traduit ici sous deux formes : l'attaque directe contre le réseau de l'Etat, que nous venons de repousser ; l'attaque indirecte, au moyen de la loi sur les chemins d'intérêt local. Ce dernier abus attire enfin aujourd'hui l'attention du pouvoir. Il est encore temps pour lui d'arrêter le mal, mais le sujet est si délicat, le crédit est chose si sensible, les envahissements tolérés en entraînent si facilement d'autres, l'opinion publique est si facile à égarer dans une question où les intérêts particuliers, qui ont presque seuls la parole, sont de leur nature remuants, bruyants et prodigues, que, nous le disons en toute sincérité, il n'est que temps. Nous sommes sur la pente fatale, d'ici à un ou deux ans les dix milliards que nous essayons de défendre et qui constituent pour nous un dépôt sacré transmis par les générations précédentes, ces milliards seront sauvés ou compromis pour notre malheureux pays. Mais, s'ils sont compromis, à côté de l'appauvrissement de l'Etat, on verra se produire celui des anciennes Compagnies, et comme leur mal ne fera pas, tant s'en faudra, la fortune des nouvelles entreprises, nous assisterons promptement à une crise financière telle que la France n'en a guère connue.

Comment pourrait-il en être autrement ? Nous nous précipitons encore dans cette affaire avec la furie française, un bandeau sur les yeux et sans un instant de réflexion. Dans le sein de la prospérité la plus éclatante, il a fallu trente ans pour doter la France de dix-sept mille kilomètres de chemins de

fer : au moyen de quels efforts, de quels sacrifices, de quels labeurs, nous l'avons dit. Aujourd'hui les lignes concédées ou réclamées de l'Etat ou des départements, lignes que l'on voudrait exécuter en quatre ou cinq ans, vont atteindre 30,000 kilomètres. Et nous sommes au lendemain du jour néfaste où la France, envahie, a subi une perte de dix milliards, où il a fallu augmenter les impôts de sept cents millions et demander quatre milliards au crédit ; nous sommes à la veille du jour où il faudra quatre autres milliards pour achever la libération du territoire et satisfaire aux engagements du pays

Dans cette situation, et conçue comme elle l'est, l'œuvre proposée est si manifestement absurde, qu'on ne peut choisir pour elle qu'entre deux genres d'avortement. Ou elle sera arrêtée par la main d'un gouvernement ferme et vigilant, ou elle fléchira sous ses propres excès ; mais, dans ce dernier cas, elle entraînera avec elle l'œuvre ancienne et elle portera les plus rudes atteintes au crédit public.

FÉLIX NOUETTE-DELORME.



Paris. — Imp. Ch. SCHILLER, rue du Faubourg-Montmartre, 10.

